



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MUSEOLOGIA**

EDMARA MATOS MAURÍCIO

**NOS ENTRONCAMENTOS DOS TRILHOS:
AS RELAÇÕES DO OBJETO MUSEAL ATRAVÉS DA FERROVIA NO
SUBÚRBIO DE SALVADOR**

Salvador
2024

EDMARA MATOS MAURÍCIO

**NOS ENTRONCAMENTOS DOS TRILHOS:
AS RELAÇÕES DO OBJETO MUSEAL ATRAVÉS DA FERROVIA
NO SUBÚRBIO DE SALVADOR**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Museologia, Linha de Pesquisa 2 - Patrimônio e Comunicação, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, como requisito para obtenção do grau de Mestra em Museologia.

Orientadora: Prof^a. Dra. Luciana Messeder Ballardo

Salvador
2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Universidade Federal da Bahia (UFBA)
Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI)
Biblioteca Universitária Isaias Alves (BUIA/FFCH)

M455 Maurício, Edmara Matos
Nos entroncamentos dos trilhos: as relações do objeto museal através da ferrovia no
Subúrbio de Salvador/ Edmara Matos Maurício, 2024.
154 f.: il.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Luciana Messeder Ballardo
Dissertação (mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Museologia. Faculdade de
Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2024.

1. Ferrovias – Salvador (BA). 2. Museu - Bahia. 3. Estrada de Ferro – Bahia.
4. Patrimônio. I. Ballardo, Luciana Messeder. II. Universidade Federal da Bahia. Faculdade
de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 069

Responsável técnica: Ana Cristina Portela de Santana - CRB/5-997

EDMARA MATOS MAURÍCIO

**NOS ENTRONCAMENTOS DOS TRILHOS:
AS RELAÇÕES DO OBJETO MUSEAL ATRAVÉS DA FERROVIA NO
SUBÚRBIO DE SALVADOR.**

Esta dissertação foi julgada adequada à obtenção do grau de Mestra em
Museologia e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós - Graduação
em Museologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade
Federal da Bahia.

Salvador, 30 de setembro de 2024

Prof^a. Dr^a. Luciana Messeder Ballardo - Orientadora/Presidente
Doutora em Museologia e Patrimônio - Universidade Federal do Estado do Rio de
Janeiro (PPG-PMUS - UNIRIO / MAST).

Prof^a. Dr^a. Anna Paula da Silva - 1º Examinadora - externa
Doutora em Artes Visuais - Universidade de Brasília (PPGAV-UnB).

Prof^a. Dr^a. Maria das Graças de Souza Teixeira - 2º Examinadora - interna
Doutora em História - Universidade Federal da Bahia (UFBA).

Prof^o. Dr. Marcelo Nascimento Bernardo da Cunha - 1º suplente
Doutor em História Social - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP).

Prof^a. Dr^a. Marina Furtado Gonçalves - 2º suplente
Doutora em História - Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
COLEGIADO DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MUSEOLOGIA
PPGMUSEU - UFBA
Estrada de São Lázaro, 197, Federação. Salvador/Bahia
CEP 40.210-730 Tel. (71) 3283-6445
ppgmuseu@ufba.br



ATA DE SESSÃO PÚBLICA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MUSEOLOGIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. Às 09:00 horas do dia 30 de setembro de 2024, em sessão pública realizada no Museu de Arqueologia e Etnologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal da Bahia (UFBA), deu-se início à apresentação, defesa e julgamento da dissertação realizada pela mestranda **EDMARA MATOS MAURÍCIO**, aluna da Linha de Pesquisa 2 do Mestrado em Museologia – PPGMuseu, desta Universidade. O trabalho intitulado: *“Nos entroncamentos dos trilhos: as relações do objeto museal através da ferrovia no subúrbio de Salvador”* foi avaliado pela banca composta pela Profa. Dra. Luciana Messeder Ballardo (PPGMUSEU/UFBA), orientadora da mestranda, pela Profa. Dra. Anna Paula da Silva ((PPGMUSPA/UFRGS – 1ª Examinadora) e pela Profa. Dra. Maria das Graças de Souza Teixeira (PPGMUSEU/UFBA– 2ª Examinadora). Após a abertura dos trabalhos, a mestranda deu início a apresentação da dissertação, tendo vinte minutos para a sua explanação. Em seguida, foram iniciadas as arguições dos membros da banca, em tempo estipulado de vinte minutos para cada um, com o mesmo tempo destinado para as respostas da mestranda. Após esta etapa da sessão, a banca reuniu-se em separado para deliberar sobre o resultado da avaliação, divulgando, em seguida, a sua deliberação para a mestranda e público presente, indicando a aprovação. Ao final da sessão, foi lavrada esta ata, que após leitura, será assinada pela mestranda e pelos membros da banca e demais presentes. Salvador, 30 de setembro de 2024.



Documento assinado digitalmente
EDMARA MATOS MAURICIO
Data: 30/09/2024 12:36:42-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



Documento assinado digitalmente
LUCIANA MESSEDER BALLARDO
Data: 30/09/2024 15:28:54-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



Documento assinado digitalmente
ANNA PAULA DA SILVA
Data: 30/09/2024 20:24:51-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



Documento assinado digitalmente
MARIA DAS GRACAS DE SOUZA TEIXEIRA
Data: 01/10/2024 14:29:36-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
COLEGIADO DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MUSEOLOGIA
PPGMUSEU - UFBA
Estrada de São Lázaro, 197, Federação. Salvador/Bahia
CEP 40.210-730 Tel. (71) 3283-6445
ppgmuseu@ufba.br



PARECER PARA DISSERTAÇÃO DE **MESTRADO**

MESTRANDO: EDMARA MATOS MAURÍCIO - 2021112227

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: “Nos entroncamentos dos trilhos: as relações do objeto museal através da ferrovia no subúrbio de Salvador”

PARECERISTAS:

- Orientador(a): Profa. Dra. Luciana Messeder Ballardo (PPGMUSEU/UFBA)
- Parecerista 1: Profa. Dra. Anna Paula da Silva (PPGMUSPA/UFRGS)
- Parecerista 2: Profa. Dra. Maria das Graças de Souza Teixeira (PPGMUSEU/UFBA)

PARECER:

Após a apresentação banca aprovou e solicitou a revisão com as observações recomendadas durante a arguição antes do depósito do texto final da dissertação. Foi recomendado também a publicação de artigos a partir do trabalho defendido.

Defesa realizada no Museu de Arqueologia e Etnologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Salvador, 30 de setembro de 2024.

Documento assinado digitalmente
gov.br LUCIANA MESSEDER BALLARDO
Data: 30/09/2024 15:28:54-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Documento assinado digitalmente
gov.br ANNA PAULA DA SILVA
Data: 30/09/2024 20:28:27-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Documento assinado digitalmente
gov.br MARIA DAS GRACAS DE SOUZA TEIXEIRA
Data: 01/10/2024 15:19:12-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

TREM DE FERRO

Café com pão
Café com pão
Café com pão

Virge Maria que foi isso maquinista?

Agora sim
Café com pão
Agora sim
Voa, fumaça
Corre, cerca
Ai seu foguista
Bota fogo
Na fornalha
Que eu preciso
Muita força
Muita força
Muita força

Oô...
Foge, bicho
Foge, povo
Passa ponte
Passa poste
Passa pasto
Passa boi
Passa boiada
Passa galho
De ingazeira

Debruçada
No riacho
Que vontade
de cantar!

Oô...
Quando me prendero
No canaviá
Cada pé de cana
Era um oficiá
Oô... Menina bonita
Do vestido verde
Me dá tua boca
Pra matá minha sede

Oô...
Vou mimbora vou mimbora
Não gosto daqui
Nasci no sertão
Sou de Ouricuri
Oô...
Vou depressa
Vou correndo
Vou na toda
Que só levo
Pouca gente

Pouca gente

Pouca gente...

Manuel Bandeira

AGRADECIMENTOS

Começo o meu texto de reconhecimento e agradecimento a Deus, a Nossa Senhora do Carmo, ao Universo e a todas as energias que nos inspiram e nos direcionam. Não foi um processo fácil de encarar e permanecer... Pensei em desistir inúmeras vezes, dei-me vários prazos... Em alguns dias, eu tinha certeza absoluta que esse era um dos meus sonhos e eu tinha a missão e a audácia de concretizá-lo, mas em outros, a única certeza que eu tinha é que eu não daria conta de escrever algo tão caro, importante e primordial (aos meus olhos) que deixasse registrado a importância do Trem e da Ferrovia para o Subúrbio Ferroviário de Salvador.

E justamente nesse processo difícil e doloroso, muitas vezes precisei me dividir entre uma jornada de trabalho de 40 horas semanais, atividades domésticas, cuidados com a minha saúde, atenção à família, estudos, descanso e lazer... Deixamos sempre algo pelo caminho, nos cobramos por não conseguir dar conta de tudo e de todos e, se não fossem os nossos e aqueles que encontramos no caminho, acredito que essa jornada não seria possível ou tornaria-se mais problemática que o próprio contexto. É importante ter uma rede de apoio, e nesse sentido, começo agradecendo aos meus pais (Joaquim Maurício e Cícera Guerra) que sempre apóiam as minhas escolhas; aos meus irmãos (Edmar, Samara e Sidmara) que sempre falam com muito orgulho da irmã mais velha que estuda e gosta dos museus; ao Frei e amigo Renê Vilela que sempre tinha uma palavra de conforto e incentivo para as fases de tristeza e desânimo; ao meu colega de trabalho e amigo Reinaldo Júnior que “segurou as pontas” durante as aulas on-line (período da Pandemia da Covid-19), pois, quando as aulas iniciavam, eu já havia começado o meu turno de trabalho e foi dessa forma que fui conciliando aula, trabalho, textos... Preciso agradecer também ao Frei Marcelo Frezarini que entendeu a dinâmica das aulas e permitiu que eu fosse ajustando a carga horária que ficava devendo à empresa durante a semana. Agradeço a minha amiga Irene Oswald, que mesmo nas suas demandas, na sua rotina e no seu fuso horário, sempre encontrou um tempo para me ouvir, para perguntar pelo mestrado e sempre me fazia lembrar que eu tinha que priorizá-lo.

Agradeço à minha turma pelas trocas, incentivos e suporte durante esse

processo, em especial a Camila Guerreiro: “minha irmã, gratidão pelo ombro, pelas palavras e por nunca ter me deixado desistir nos dias mais difíceis... você deixou a minha caminhada mais leve, gratidão por tudo”; a Lorena Ribeiro pela escuta, pelo incentivo e ajuda... Gratidão! A Joseneide Figueiredo (nossa pesquisadora das quadrilhas) agradeço pelas trocas, partilhas e pelas lembranças, pois sempre que achava algum material de pesquisa sobre a ferrovia, logo me encaminhava; A Diego Nascimento, pelas trocas! Gratidão pela escuta e incentivo!

Não posso deixar de agradecer à minha amiga brasiliense, museóloga e arquiteta Ingrid Orlandi, que mesmo dentre todas as suas demandas profissionais e maternas, arrumou um tempo para ler o meu projeto de mestrado antes do processo seletivo. A Adiane Candeias museóloga e mestra deste mesmo programa que colaborou com textos e leitura do projeto antes da seleção. Muito obrigada pela ajuda e carinho!

Agradeço aos meus amigos Mayara Priscilla Santos e Luan Alves, historiadores e professores que tanto admiro, pelas escutas, incentivos e pela certeza que é possível, talvez não seja no tempo que queremos e desejamos, mas sim, é possível!

Agradeço à Universidade Federal da Bahia, pois sinto muito orgulho e satisfação em poder retornar a Instituição, Pública e Gratuita. Agradeço ao Programa de Pós Graduação em Museologia - PPGMuseu, aos professores que o compõem e os que fizeram parte pelo conhecimento transmitido, pelo comprometimento com as aulas e seus discentes.

Agradeço à professora Dr^a. Nanci Helena Rebouças Franco, docente do departamento de Educação, no qual cursei o componente “Antropologia da Educação”, dentro do programa obrigatório de Tirocínio Docente, muito obrigada pelo acolhimento, pelo aceite, interação e inserção. Suas aulas foram um presente!

Agradeço à minha banca de qualificação, à professora Dra. Luciana Messeder Ballardo, que foi a minha orientadora no trabalho de conclusão de curso (TCC), na graduação em Museologia (2018) e à professora Dra. Rita Maia. Vocês foram essenciais nesse processo. Muito obrigada pelo direcionamento.

Agradeço à professora Dra. Maria das Graças Teixeira, que durante boa parte desta caminhada foi minha orientadora, obrigada por ter aceitado orientar o meu trabalho de pesquisa. Agradeço por ter insistido para qualificar quando estava

insegura, achando que meu trabalho não estava pronto. Agora entendi que nunca estará (risos). Enfim, agradeço pelo acompanhamento, orientação e pela disponibilidade.

A vida sempre tem suas surpresas. Para quem acredita nas energias do universo como eu, sabe que nada é por acaso. Venho encerrar esse ciclo da minha vida ao lado é uma profissional muito rica para mim. Uma professora que me ajudou muito na graduação, mesmo sem ter tamanha dimensão do bem que estava fazendo. Foi minha orientadora na graduação, ajudou-me a vencer inquietações e angústias, passou comigo um dos momentos mais difíceis da vida e, sem saber, me ofereceu o maior suporte com toda a sua atenção, cuidado, educação, profissionalismo e didática. Nesse novo encontro, a minha pesquisa ganhou outro direcionamento e mais uma vez você chegou para acalmar e trazer respostas. Lu, sou grata por você ter recebido o convite de finalizar esse ciclo comigo, por ter aceitado e por mais uma vez formar uma parceria de compreensão e respeito. Espero te encontrar em muitos outros momentos e “entroncamentos” da vida. Muito obrigada professora Dr^a Luciana Messeder Ballard.

Agradeço a Dr^a Anna Paula da Silva, professora convidada que compôs a banca de arguição para a defesa desta pesquisa. Sou grata pelo aceite, presença, contribuições e sugestões para o melhor entendimento e compreensão, tornando o nosso trabalho mais acessível.

Agradeço a Dra. Joise Simas Maurício pela paciência, leitura e correções na fase final desta dissertação, momento cansativo e estressante, seu apoio foi um alento.

E, por fim, porém, não menos importante, minha vó, Maria da Conceição (*in memoriam*) por todas as vezes que te senti presente!

Por tanto amor
Por tanta emoção
A vida me fez assim
Doce ou atroz
Manso ou feroz
Eu, caçador de mim...

Milton Nascimento

MAURICIO, Edmara Matos. Nos entroncamentos dos trilhos: As relações do objeto museal através da ferrovia no subúrbio de Salvador. 154 f. il. 2024. Dissertação (Mestrado em Museologia) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2024.

RESUMO

A presente pesquisa apresenta as relações ou entroncamentos entre a ferrovia e os espaços por ela ocupados, numa linha do tempo que segue desde antes de sua criação, uso, encerramento, e processos posteriores, como um ciclo natural da própria existência do objeto museal. Assim, o objetivo é realizar um estudo de caso sobre a existência, uso e interrupção do trem e da ferrovia no Subúrbio Ferroviário de Salvador enquanto parte importante do objeto museal à medida que conecta as diversas localidades da região interligada pela Avenida Afrânio Peixoto, mais conhecida como Avenida Suburbana, guardiã de um legado significativo para a formação e crescimento da cidade de Salvador e, conseqüentemente, para o estado da Bahia. A hipótese é que ao fechar um ciclo, outros se iniciam, dando lugar a outros entroncamentos no espaço/tempo, percebendo que os novos ciclos dão oportunidade de conhecer outros objetos e indivíduos ligados pelo tempo no mesmo espaço. Nessa continuidade, os objetivos específicos foram: Realizar o levantamento bibliográfico acerca dos temas voltados para a ferrovia, memória, objeto museal e o Subúrbio Ferroviário de Salvador; Compreender o processo histórico de criação, instalação, manutenção e encerramento do trem e da ferrovia no Subúrbio Ferroviário de Salvador; Entender os mecanismos de proteção ao acervo utilizadas pelos órgãos de proteção ao patrimônio; Analisar os processos de transformações e (re)significados atribuído ao patrimônio através do entendimento do objeto museal. A pesquisa utilizou o método qualitativo, com objetivo exploratório por se tratar de um estudo de caso, cuja forma pode ser considerada qualitativa, e de natureza aplicada. A metodologia utilizada baseia-se no levantamento de documentação primária, publicações, trabalhos acadêmicos e *sites* institucionais. Dessa forma, a busca inicial partiu das bibliografias voltadas para as questões do objeto de estudo da Museologia e da história da instalação e permanência da ferrovia com o intuito de direcionar, a partir de algumas referências teóricas, começando pela abordagem de que na natureza as relações e transformações são parte da sua existência. Quanto aos seus objetivos, a investigação segue o método explicativo, uma vez que a partir do estudo de caso da ferrovia do subúrbio de Salvador busca compreender o objeto museal como os entroncamentos temporais no espaço em que o trem foi instalado, utilizado e finalizado. A partir do estudo foi possível confirmar sua hipótese, visto que as relações que são estabelecidas e firmadas em torno do objeto são únicas de cada indivíduo, fazem parte do processo de construção e do (re)conhecimento que foi estabelecido entre o corpo social e o objeto. Elas podem ser contínuas, podem ser renovadas a partir do novo ciclo do objeto, mas só fazem sentido e têm continuidade se for de interesse do indivíduo, do grupo no qual o objeto esteja ou que esteve inserido, pois o objeto museal permanece “vivo” devido às relações que são estabelecidas e mantidas a partir da

sua nova composição ou configuração.

Palavras-chave: Subúrbio ferroviário. Patrimônio. Objeto museal.

MAURICIO, Edmara Matos. At the railway junctions: The relations of the museum object through the railway in the suburb of Salvador. 154 f. ill. 2024. Dissertation (Master in Museology) - Faculty of Philosophy and Human Sciences, Federal University of Bahia, Salvador, 2024.

ABSTRACT

This research presents the relations or intersections between the railway and the spaces occupied by it, in a timeline that follows from before its creation, use, closure, and subsequent processes, as a natural cycle of the existence of the museum object itself. Thus, the objective is to carry out a case study on the existence, use and interruption of train and railway in the Subúrbio Ferroviário de Salvador as an important part of the museum object as it connects the various localities of the region interconnected by Avenida Afrânio Peixoto, Known as Suburban Avenue, guardian of a significant legacy for the formation and growth of the city of Salvador and, consequently, for the state of Bahia. The hypothesis is that when closing a cycle, others are initiated, giving rise to other intersections in space/ time, realizing that the new cycles give opportunity to know other objects and individuals connected by time in the same space. In this continuity, the specific objectives were: Carry out a bibliographical survey on themes related to the railway, memory, museum objects and the Railway Suburb of Salvador; Understand the historical process of creation, installation, maintenance and closure of the train and railway in the Salvador Railway Suburb; Understand the collection protection mechanisms used by heritage protection bodies; Analyze the processes of transformation and (re)meanings attributed to heritage through understanding the museum object. The research used the qualitative method, with exploratory purpose because it is a case study, whose form can be considered qualitative and applied. The methodology used is based on the survey of primary documentation, publications, academic papers and institutional sites. Thus, the initial search started from bibliographies focused on the issues of the object of study of Museology and the history of installation and permanence of the railroad in order to direct, from some theoretical references, starting from the approach that in nature relations and transformations are part of their existence. As to its objectives, the investigation follows the explanatory method, since from the case study of the railway of the suburb of Salvador seeks to understand the museum object as the temporal junctions in the space where the train was installed, used and finished. From the study it was possible to confirm its hypothesis, since the relationships that are established and firmed around the object are unique of each individual, they are part of the construction process and the (re)knowledge that was established between the social body and the object. They can be continuous, they can be renewed from the new cycle of the object, but they only make sense and have continuity if it is of interest of the individual, the group in which the object is or that was inserted, because the museum object remains “alive” due to the relationships that are established and maintained from its new composition or configuration.

Keywords: Railway suburb. Heritage. Museal object.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa das estações do trem suburbano de Salvador em 1992	19
Figura 2 - A Calçada, perto da Bahia	36
Figura 3 - Estação Ferroviária no processo de construção – 1859	38
Figura 4 - Estação Ferroviária no processo de construção – 1859	38
Figura 5 - Túnel de Periperi no processo de construção – 1859	40
Figura 6 - Aterro Paripe, olhando para Aratu - 1859	41
Figura 7 - Aterro de Paripe do Vale, 1859	42
Figura 8 - Vale do Paripe de corte, 1859	43
Figura 9- Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia: Inauguração oficial da linha desde Ituba até Vila Nova da Rainha, 31 de agosto de 1887: Programa - p.1.....	49
Figura 10 - Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia: Inauguração oficial da linha desde Ituba até Vila Nova da Rainha, 31 de agosto de 1887: Programa - p.2.....	50
Figura 11 - Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia: Inauguração oficial da linha desde Ituba até Vila Nova da Rainha, 31 de agosto de 1887: Programa - p.3.....	51
Figura 12 - Oficinas de locomotivas sendo erguidas em Periperi	52
Figura 13 - "810 dias sem trem"	59
Figura 14 - Pesquisa Processual.....	72
Figura 15 - Fachada principal da Fábrica São Braz, em 1918	83
Figura 16 - Fachada das ruínas da Antiga Fábrica de Tecido São Brás	85
Figura 17 - Fachada das ruínas da Antiga Fábrica de tecido São Brás. Vista a partir do terminal marítimo da Ribeira	85
Figura 18 - Vista Parcial Do Parque São Bartolomeu, Com A Represa Do Cobre	87
Figura 19 - Luta do povo de santo em defesa do parque é constante	87
Figura 20 - Sítio Sambaqui da Pedra Oca (Salvador da Bahia). Colina remanescente com cobertura vegetal herbácea.....	89

LISTAS DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CND	Conselho Nacional de Desestatização
CTS	Companhia de Transportes de Salvador
EFBSF	Estrada de Ferro na Bahia ao São Francisco
EJA	Educação de Jovens e Adultos
FND	Fundo Nacional de Desestatização
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PND	Programa Nacional de Desestatização
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
SEDUR	Secretaria de Desenvolvimento Urbano
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
SPHAN	Serviço do Patrimônio e Artístico Nacional
TCC	Trabalho de Conclusão de Curso
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura
VFFLB	Viação Ferroviária Leste Brasileiro
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	O PATRIMÔNIO VIVE TOCANDO PESSOAS... E OUTROS PATRIMÔNIOS .	18
2.1	De onde vem e quais os caminhos?.....	18
2.2	Apresentando o objeto de estudo	19
2.3	O objeto museal e o patrimônio local: nos trilhos teóricos	25
3	A FERROVIA E SEU CICLO DE EXISTÊNCIA	32
3.1	A Estrada de Ferro na Bahia	32
3.2	Iniciando um ciclo: a construção da ferrovia	34
3.3	O patrimônio vive: o uso da ferrovia	52
3.3.1	Estatização e privatização da malha ferroviária.....	55
3.4	O fechamento de um ciclo: Desativação da malha ferroviária.....	58
3.5	Depois do encerramento: a ferrovia e suas possibilidades futuras	61
3.5.1	O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE)	64
3.6	Os entroncamentos com o passado: intervenções e estudos arqueológicos ao longo da extinta linha férrea	72
4	O OBJETO MUSEAL DEIXOU DE EXISTIR?	79
4.1	Os ciclos se reiniciam... ..	79
4.2	O objeto não tem vida eterna.....	90
4.3	Os achados arqueológicos da malha ferroviária seguem viagem, trilhando outros caminhos... ..	91
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	95
6	REFERÊNCIAS	98
	ANEXOS	106
	ANEXO A – CESSÃO DE PEÇAS, MÓVEIS E EQUIPAMENTOS	107
	ANEXO B - TELA	108

ANEXO C – PRATO RASO (SETE).....	110
ANEXO D – BOTÃO GRANDE (CENTO E QUARENTA E SEIS).....	111
ANEXO E – IMAGEM DE NOSSA SENHORA	113
ANEXO F – BANCO COM TRÊS LUGARES	114
ANEXO G - PALMATÓRIA.....	115
ANEXO H – VASO SANITÁRIO	116
ANEXO I - CARDÁPIO	117
ANEXO J - CARIMBADOR DE BILHETES.....	118
ANEXO K – LOCOMOTIVA A VAPOR Nº19.....	119
ANEXO L - URINOL.....	120
ANEXO M - BILHETERIA	121
ANEXO N – ESSCULTURA.....	122
ANEXO O – GRADES.....	123
ANEXO P – CAIXA DE TELEFONIA	124
ANEXO Q – CAIXA DE COZINHA	125
ANEXO R – PESO DE BALANÇA	126
ANEXO S - VENTILADOR.....	127
ANEXO T – INVENTÁRIOS	128
APÊNDICES	130
APÊNDICE A – ACERVO	131

1 INTRODUÇÃO

O desejo de estudar, pesquisar e produzir conteúdo sobre o Subúrbio Ferroviário de Salvador surgiu no momento da escrita do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) na graduação em Museologia, na Universidade Federal da Bahia, em 2017. Contudo, o interesse e os questionamentos começaram um pouco antes, enquanto docente da disciplina de História em um colégio público localizado no bairro de Paripe, ao participar de uma feira anual de história que tinha o objetivo de rememorar personalidades e patrimônios importantes e marcantes para o bairro.

No decorrer da graduação cursamos as disciplinas/componentes TCC I, TCC II e TCC III, como forma de preparação e orientação até o momento da defesa. Assim, à medida que cada semestre era finalizado, a certeza de continuar no tema da pesquisa só aumentava. A pesquisa foi iniciada abordando a Igreja de Nossa Senhora do Ó e a importância das atuais Ruínas enquanto espaço que já foi religioso e sua contribuição para o desenvolvimento da região, mas sem deixar de citar outros fatos relevantes e marcantes para a História do Subúrbio e de Salvador, como o processo de aldeamento, os estudos sobre os Quilombos e o processo de escravização na região.

Com o desenvolvimento da pesquisa, foi ficando claro o que era possível desenvolver e apresentar para aquele período e, dessa forma, o projeto foi se afunilando, tomando direcionamento. Naquele momento, a melhor contribuição da investigação era tratar do Patrimônio Local de Paripe, com o objetivo de auxiliar outros educadores a desenvolver o cuidado e a memória patrimonial com os seus discentes a partir do patrimônio presente no bairro e alguns outros monumentos existentes no Subúrbio Ferroviário. Assim, a pesquisa recebeu o título de “Patrimônio Local de Paripe: Propostas de Ações Educativas em Sala de Aula”.

O trabalho desenvolvido em 2018 apresentou uma proposta para a realização de ações educativas em sala de aula, usando a Ação Cultural e Educativa com Patrimônios tendo em vista o propósito de entender a identificação que a comunidade escolar tem em relação aos seus patrimônios, algumas definições sobre Patrimônio Local, Museologia Social e Ação Cultural e Educativa com Patrimônios.

Ao retornar à Universidade, foi dada continuidade à pesquisa no Subúrbio Ferroviário. E foi acolhida a partir da perspectiva da responsabilidade pessoal e

profissional de estudar a região que por muitos anos foi espaço de desenvolvimento profissional e domiciliar desta pesquisadora. Assim, no regresso, o estudo é ampliado do bairro de Paripe para a perspectiva da Ferrovia do Subúrbio Ferroviário de Salvador como objeto museal¹, fonte de entrelaçamentos espaciais e temporais.

O ingresso no curso de mestrado, quando iniciam as aulas e orientações, coincidiu com o exato período do encerramento das atividades do trem e da ferrovia. Dessa forma, pareceu que, para aquele momento, escrever e pesquisar sobre o fim dessas atividades seria a melhor maneira de contribuir para a história e memória delas no Subúrbio Ferroviário de Salvador.

No entanto, na fase final do trabalho, ficou evidente que o foco deveria ser nos ciclos de existência do objeto museal, nas relações estabelecidas entre os bens patrimoniais e o indivíduo, nas conexões que foram definidas durante o processo de vida/uso do patrimônio e, em seguida, o lugar que esse mesmo legado passa a ocupar nas memórias das pessoas, nos museus, nos espaços culturais ou em qualquer tipo de ação que venha propiciar a continuidade museal do ciclo do objeto.

Assim, o presente trabalho de pesquisa buscou realizar um estudo de caso sobre a existência, uso e interrupção do trem e da ferrovia no Subúrbio Ferroviário de Salvador enquanto parte importante do objeto museal à medida que conecta as diversas localidades da região interligada pela Avenida Afrânio Peixoto, mais conhecida como Avenida Suburbana, guardiã de um legado significativo para a formação e crescimento da cidade de Salvador e conseqüentemente para o estado da Bahia.

O estudo apresenta as relações ou entroncamentos entre a ferrovia e os espaços por ela ocupados, numa linha do tempo que segue desde antes de sua criação, uso, encerramento, e processos posteriores, como um ciclo natural da própria existência do objeto museal.

A pergunta que deu lugar a esse objetivo é: o fechamento do ciclo do objeto museal resulta na inexistência dele? A hipótese é que ao fechar um ciclo outros se iniciam dando lugar a outros entroncamentos no espaço/tempo, percebendo que os novos ciclos dão oportunidade de conhecer outros objetos e indivíduos ligados pelo tempo no mesmo espaço. Dessa forma, o objetivo geral é realizar um estudo de

¹ Esse termo foi criado por Nascimento (1994) e é essencial para o desenvolvimento desta pesquisa. No capítulo seguinte será melhor explorado.

caso sobre a existência, uso e interrupção do trem e da ferrovia no Subúrbio Ferroviário de Salvador enquanto parte importante do objeto museal à medida que conecta as diversas localidades da região interligada pela Avenida Afrânio Peixoto. Nessa continuidade, os objetivos específicos foram: Realizar o levantamento bibliográfico acerca dos temas voltados para a ferrovia, memória, objeto museal e o Subúrbio Ferroviário de Salvador; Compreender o processo histórico de criação, instalação, manutenção e encerramento do trem e da ferrovia no Subúrbio Ferroviário de Salvador; Entender os mecanismos de proteção ao acervo utilizada pelos órgãos de proteção ao patrimônio; Analisar os processos de transformações e (re)significados atribuídos ao patrimônio através do entendimento do objeto museal.

Assim, a metodologia aplicada baseia-se no levantamento de documentação primária, publicações, trabalhos acadêmicos e sítios institucionais. Dessa forma, a busca inicial partiu das bibliografias voltadas para as questões do objeto de estudo da Museologia e da história da instalação e permanência da ferrovia com o intuito de direcionar, a partir de algumas referências teóricas (Varine, 2012; Nascimento, 1998; Zorzo, 2000; Guarnieri, 2010; Primo, 2006; Mendes *et al*, 2001), começando pela abordagem de que na natureza, as relações e transformações são parte da sua existência.

Para o desenvolvimento da pesquisa alguns procedimentos foram realizados, entre eles: o levantamento histórico da região em que a ferrovia estava inserida; estudos de documentos obtidos através de pesquisas em instituições públicas como a Biblioteca Pública da Bahia e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN); pesquisas em jornais com notícias locais, mapas e fotografias.

Dessa forma, entende-se que a pesquisa, quanto aos seus objetivos, segue o método explicativo uma vez que a partir do estudo de caso da Ferrovia do Subúrbio de Salvador busca compreender o objeto museal como os entroncamentos temporais no espaço em que o trem foi instalado, utilizado e finalizado. Assim, a pesquisa utilizou o método qualitativo, com objetivo exploratório por se tratar de um de estudo de caso, cuja forma pode ser considerada qualitativa, e de natureza aplicada.

Por questões de estrutura do conteúdo, a pesquisa está organizada e distribuída conforme a descrição a seguir.

O primeiro capítulo, denominado “O patrimônio vive tocando pessoas... e outros patrimônios” aborda conceitos e definições acerca do objeto de estudo na Museologia adotadas nesta dissertação, na perspectiva das suas relações e espaços temporais. Busca entender os processos que os objetos atravessam, a perda de suas funções iniciais, as suas transformações e a sua continuidade a partir da nova função ou significado atribuído a eles.

No segundo capítulo, “A Ferrovia e seu ciclo de existência”, são apresentados o Complexo Ferroviário no Subúrbio de Salvador, a Ferrovia como meio de transporte e a mudança econômica na região com a chegada e a retirada do sistema ferroviário, a estatização e a privatização da malha ferroviária, a memória ferroviária e o papel do IPHAN com a promulgação da LEI nº 11.483/2007, o acervo institucional da ferrovia e as intervenções e estudos arqueológicos ao longo da extinta linha férrea.

E, no terceiro e último capítulo “O objeto museal deixou de existir?” discute o ciclo de existência do objeto museal, suas possibilidades e como essas relações podem se definir e redefinir, acompanhando todo o processo de mudança e existência do objeto e do indivíduo.

Assim, esta dissertação almeja apresentar contribuições para o desenvolvimento cultural e social da região para a construção de políticas culturais preservacionistas mais participativas e inclusivas, além de apresentar a possibilidade de continuidade e existência do objeto museal. Entendemos que houve o fim de um ciclo marcado pelo encerramento das atividades de transportes do trem e da ferrovia e, com essa finalização, houve incômodos, medos e frustrações, o que é totalmente aceitável e compreensível. Pensar em abrir mãos de nossas memórias e momentos presentes parece assustador e desconfortável, mas essa pesquisa pretende apresentar as várias possibilidades ao bem patrimonial, mesmo quando ele deixa de existir da forma que sempre o conhecemos, a sua continuidade a partir de outra perspectiva é possível, tendo como ligação maior as relações que foram estabelecidas entre o objeto e o indivíduo.

2 O PATRIMÔNIO VIVE TOCANDO PESSOAS... E OUTROS PATRIMÔNIOS

Iniciaremos o primeiro capítulo buscando entender o poder e a grandiosidade que o patrimônio possui em tocar indivíduos, suas vivências, suas emoções e memórias. Além de compreender as relações que são estabelecidas entre o objeto e o bem patrimonial e como elas podem e são transformadas a cada mudança de ciclo de existência do patrimônio, assimilando que o patrimônio até pode deixar de existir, mas o objeto museal, não, pois, ele representa todo o processo de construção e ligação entre o indivíduo e objeto.

2.1 De onde vem e quais os caminhos?

Os caminhos para a compreensão final desta pesquisa, com o enfoque no objeto museal e suas relações a partir das construções estabelecidas entre o trem, a ferrovia e o indivíduo, passam a fazer sentido a partir do entendimento e percepção desta autora em acompanhar o processo de finalização das atividades do trem e da ferrovia.

Assimilar como o Estado, que é detentor dos bens, trabalharia com esse encerramento a partir da esfera “cultural” e de que maneira, tendo a Museologia como suporte e base científica, compreendendo esses patrimônios como parte do objeto museal, poderia contribuir na disseminação e continuação na vida dos bens, ressaltando sempre as relações que existiam entre os grupos sociais e os bens, memórias afetivas relacionadas aos acervos que eram entendidos e vistos por muitos como patrimônios e como essas relações podem se transformar a partir da finalização deste ciclo e o início de outro. Nessa compreensão,

A finalidade de estudar um objeto consiste em aprender o que ele é, para que era usado, de que e como foi feito e como se relaciona os outros objetos similares. Como parte desse estudo, os objetos podem ser submetidos a análises, o que às vezes implica a retirada permanente de uma pequena amostra do objeto. Portanto, os objetos são valorizados pelo que se pode aprender com eles em termos de tecnologia, como resultado dos exames científicos, e também em termos estéticos (Mendes *et al*, 2001, p.20).

A partir desta análise, podemos notar que o objeto de estudo desta pesquisa é fonte de propagação, seja no valor histórico como representante da transição do período Imperial para a República, seja no acompanhamento do nascimento e

crescimento da era Industrial e suas fábricas, apresentando o que havia de mais moderno para a época.

2.2 Apresentando o objeto de estudo

Como dito inicialmente, o ingresso na pós-graduação coincidiu com a descontinuidade da Ferrovia do Subúrbio de Salvador. O Sistema Ferroviário era utilizado como meio de transporte diário de aproximadamente 14 mil pessoas (Giovanni; Cardoso, 2020), isso se dava em função do valor da tarifa e do tempo de deslocamento total do percurso.

Por muitos anos o valor da tarifa permaneceu R\$0,50 (cinquenta centavos). Estudantes pagavam meia passagem, isto é, R\$0,25 (vinte e cinco centavos), e idosos a partir dos 60 anos eram isentos. O trem percorria em média 13,5 km partindo do bairro da Calçada em direção ao bairro de Paripe. Passava por 10 estações, sendo elas: Calçada, Santa Luzia, Lobato, Almeida Brandão, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe, como é possível verificar na figura 1. O trajeto total de deslocamento durava aproximadamente 40 minutos.

Figura 1 - Mapa das estações do trem suburbano de Salvador em 1992



Fonte: Centro-Oeste Brasil. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/suburbios/Trem-Suburbano-Salvador-1992-mapa.shtml>. Acesso em: 18 mai. 24

Esse era o percurso realizado pelo trem, partindo do bairro da Calçada em direção à região de Paripe. Tendo a legenda como base, é possível verificar quais bairros possuíam oficinas para manutenção dos trens (nesse caso, Periperi e Calçada), os trechos eletrificados e os pontos de embarque e desembarque.

Após 160 anos de atividades contínuas², é imposta a interrupção da locomotiva que, após quase dois séculos de prestações de serviços, histórias e memórias, tem sua malha ferroviária arrancada de todo o trajeto que o trem percorria, para futuramente dar espaço às instalações do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), transporte ferroviário urbano.

Se analisarmos os processos de imposições e decisões tomadas pelo Estado e seus representantes, podemos imaginar como foi o método de inserção de galpões, oficinas, alojamentos, abertura de ruas e matas para aqueles que residiam nos bairros que receberam a malha ferroviária. Assim, entendemos que inícios e fins de ciclos podem trazer descontentamentos, destruição e até mesmo perda definitiva de lugares, espaços e áreas verdes (Amado, 1945).

Dessa forma, o novo processo de modernização atribuído à utilização do espaço que era ocupado pelo Trem e Ferrovia, se fez responsável pelo encerramento de um ciclo que, de um lado finaliza para uma parcela significativa da população suburbana aquilo que possibilita economicamente um meio de transporte, seja pelo baixo valor da tarifa e/ou pela possibilidade de transportar produtos não permitidos nos ônibus, como peixes, frutos do mar e mariscos e, do outro lado, encerra, ainda economicamente, outras possibilidades para comerciantes e lojistas cujos estabelecimentos eram próximos dos embarques e desembarques das estações, que aproveitavam a movimentação e circulação diária de pessoas para aumentar as suas vendas. Como usuária, é importante registrar que havia ainda aqueles que desejavam evitar o engarrafamento enfrentado diariamente na Avenida Afrânio Peixoto e, por isso, usavam o trem como meio de transporte.

A ausência do trem não afetou apenas o comércio e o deslocamento dos trabalhadores, mas também o processo de escolarização de muitos estudantes que

² No dia 15 de fevereiro de 2021, diante dos protestos e reclamações dos moradores e comerciantes dos diversos bairros localizados no Subúrbio ferroviário de Salvador, foram encerradas as atividades da ferrovia cujo início da construção data de 28 de junho de 1860.

dependiam daquele meio para chegar às suas escolas. Segundo as Secretarias de Educação do Município de Salvador³ e do Estado da Bahia⁴, o Subúrbio Ferroviário de Salvador atualmente conta com 74 escolas municipais que atendem a Educação Infantil, o Ensino Fundamental e a Educação de Jovens e Adultos (EJA); e 26 Colégios Estaduais que acomodam o Ensino Médio.

As justificativas para o fim das atividades do trem e da ferrovia estão associadas às novas tecnologias, modernização e mais presteza nos serviços que eram ofertados. Isso não é novidade. Em nome da modernização muito foi construído à custa da demolição de patrimônios, foi assim com a Igreja da Sé que em determinado momento cedeu lugar à construção do bonde (Amado, 1945). Se considerarmos que a própria ferrovia do subúrbio foi construída em nome do progresso, quantas outras coisas ela soterrou para ser criada com a justificativa que seria para facilitar o transporte de mercadorias, cargas e pessoas?

Podemos apontar também que a região do Subúrbio Ferroviário de Salvador, mais especificamente Periperi, conta com registros de patrimônios arqueológicos como o Sambaqui da Pedra Oca e que, até o momento, não receberam a devida atenção no que diz respeito a estudos e pesquisas dos documentos arqueológicos, pois essas ações nos ajudariam a compreender outros processos já vividos. Dessa forma

[...] permitiria recompor aspectos sociais das populações que o habitaram em diferentes momentos históricos, das mais antigas sociedades pré-coloniais até os grupos pós-coloniais que formaram parte do processo de industrialização da Bahia, no século XIX (Etchevarne; Pimentel, 2011, p.7).

Compreendemos que não é uma demanda simples, pois requer profissionais qualificados e recursos para o contínuo desenvolvimento das pesquisas iniciadas na década de 60. Porém, entendemos que nesta região existem patrimônios arqueológicos e naturais que foram sucumbidos em nome do processo de modernização, devastados na sequência de instalação da ferrovia e que talvez não tenhamos mais nenhuma referência de sua existência.

Diante disso, assimilamos que muitos discursos e justificativas são usados para construção de “objetos” que em algum período de seu ciclo de vida podem ser considerados patrimônio. Mas o mesmo argumento (modernização) pode ser usado,

³ Disponível em: <http://educacao3.salvador.ba.gov.br/educacao-em-numeros/>. Acesso em 15 mai. 2023.

⁴ Disponível em: <http://escolas.educacao.ba.gov.br/escolas>. Acesso em 15 abr. 2023.

como citamos em outro momento do texto, com o mesmo fundamento: avanço e consequentemente finalização, encerramento de um bem, de um objeto. Compreendemos que alguns fechamentos de ciclos independem da vontade da população, seja a demolição de uma Igreja, a abertura de uma rua, a canalização de um rio para abertura de avenidas, desabamento de casarões históricos ou ainda, encerramento de uma ferrovia de mais de 160 anos de uso. Dessa forma, como pesquisadores, cabe-nos tentar acompanhar os processos, entender suas mudanças e ciclos, seja pela dinâmica natural de vida do objeto ou ainda pela imposição da modernização/capitalismo e, na medida do possível, documentá-las para acessos futuros.

Sabemos que existem leis de proteção para os “objetos” que são considerados patrimônios e que são tombados, porém, o mesmo Estado que garante a proteção é o que deixa de oferecer cuidados patrimoniais de conservação preventiva e restauração a determinados bens, e o que toma decisões sem ouvir seus contribuintes e usuários deixando de assegurar a salvaguarda.

Dessa forma, Primo (2006, p. 89) nos diz que “motivos patrióticos, civilizatórios, educativos, econômicos, razões de justiça social e direito à cultura foram, ao longo da história, suporte dos mais diversos discursos justificativos da intervenção do Estado no domínio da cultura”. Nessa perspectiva, podemos compreender o poder da lógica e do pensamento colonial e o quanto se faz necessário o estudo e debate sobre a descolonialidade em todos os espaços sociais. Pois, a imposição colonial produziu diversas circunstâncias que até os dias atuais resultam na discriminação e desigualdade social. Dessa maneira, questionar essas estruturas se faz mais que importante, pois essa construção vem definindo a forma que a “sociedade” pensa, conhece e que se permite existir.

Assim, é possível perceber que:

O pensamento descolonial e as opções descoloniais (isto é, pensar descolonialmente) são nada menos que um inexorável esforço analítico para entender, com o intuito de superar, a lógica da colonialidade por trás da retórica da modernidade (Mignolo, 2017, p.6).

Quando nos fazem pensar e associar a democratização à modernização e o quanto se faz necessário para o desenvolvimento social, muitas vezes não conseguimos perceber e questionar as referências às quais costumamos ter como

autoridade, no caso do nosso trabalho, órgãos federais, estaduais e municipais. Nesse entendimento, a modernização é, assim, também uma questão de conflito de interesses sociais. Um deles é a contínua democratização da existência social das pessoas. Nesse sentido, todo conceito de modernidade é necessariamente ambíguo e contraditório (Quijano, 2005, p.125).

Destarte, a ferrovia e o trem já faziam parte da localidade, do cotidiano do povo suburbano e da história dessa região, pois o Subúrbio Ferroviário de Salvador foi responsável por abrigar a 5ª instalação da ferrovia no Brasil e a 1ª da Bahia (Zorzo, 2000). Cabe-nos pensar que a decisão de interrupção do uso e da manutenção do trem e principalmente da ferrovia, foi tomada sem levar em consideração a importância da permanência desse patrimônio não apenas para a população local, mas para a História e Memória do estado da Bahia. Neste seguimento, é necessário refletir sobre alguns temas, como por exemplo, a falta de gestão do patrimônio principalmente em localidades periféricas, entender como a questão da raça e a questão econômica é um determinante nas decisões governamentais, compreender que retórica é essa que se faz perder um patrimônio e propõe a construção do novo, algo apresentado como moderno e facilitador. Considerando que a questão central deste trabalho está relacionada com o ciclo de existência do patrimônio, se faz essencial compreender qual a relação deste com o objeto de estudo da Museologia, enfatizando o aspecto das relações temporais e espaciais nas quais a ferrovia esteve e continua presente.

Nascimento (1994) cria o termo objeto museal, definindo-o como descrito

O objeto museal é o conceito que estamos denominando no contexto museológico, que significa a produção cultural (material e imaterial) do homem, os sistemas de valores, símbolos e significados, as relações estabelecidas entre os homens, entre o homem e a natureza, que através da modificação da natureza, cria objetos no decurso da sua realização histórica. São os objetos elaborados e existentes fora do homem, mas que refletem as complexas teias de relações entre os homens no processo histórico (1998, p. 41).

Sendo assim, as relações que o próprio indivíduo estabelece e constrói entre ele e o objeto são as responsáveis pelas vivências e permanências do(s) bem(ns), ou ainda pelo prolongamento dos ciclos, já que essas escolhas não são neutras, uma vez que não há neutralidade cultural.

A partir dessa compreensão, podemos afirmar que os processos culturais e suas ramificações fazem parte da herança e da cultura de cada indivíduo. Que a

partir da preservação e comunicação, logo o conhecimento e consciência da herança cultural podem ser o elo de continuação entre as transformações do patrimônio e o objeto museal.

Nesse entendimento, concordamos que:

Um meio que através da pesquisa, chega-se ao processo de produção de conhecimento, tendo como vetor a produção cultural do homem, que não é dissociado da rede de relações: sociais, políticas e econômicas na qual foi produzido, tendo um significado cultural de uso, função e movimento no passado e no presente. Ou seja, cuja historicidade do objeto museal representa um corte sincrônico, onde está presente as relações desiguais, diacrônicas, que se expressam na sua história, seja ele material e imaterial (Nascimento, 1998, p. 40).

Diante disso, consideramos que o trem e a ferrovia são determinantes por simbolizar vários contextos históricos, dentre eles o poder de um período que tinha o monarca como detentor absoluto de autoridade e que contava com aliados, os considerados “homens bons”, que buscavam mecanismos para enriquecer cada vez mais, razão pela qual a instalação do trem e ferrovia aconteceu.

Analisando as questões sociais e econômicas, aqueles que fizeram parte da classe trabalhadora, que venderam a sua mão de obra para a abertura e construção da ferrovia e em consequência do trabalho, passam a residir aos arredores da malha ferroviária. Eles vivenciaram todos os processos e mudanças que algo moderno para a época poderia trazer.

Pensando em um contexto mais recente, temos mais um processo de mudança e mais uma vez, a modernização como fator crucial das decisões. Arelado a essas transformações, os trabalhadores que tinham algum tipo de ligação, seja de forma direta ou indireta com o meio de transporte, tais como feirantes, pescadores, marisqueiras, ambulantes e outros.

Nesse sentido, notamos que dentre esses 160 anos de existência e permanência da malha ferroviária, houve transformações econômicas, sociais e culturais, porém, o objeto que ligava às memórias materiais e imateriais dessas gerações, desses recortes históricos, continua existindo, não da forma que foi apresentado inicialmente, mas através da transmutação, do seu novo ciclo de existência, através do objeto museal, pois, é através dele que conseguimos continuar falando e exemplificando as relações entre o indivíduo e o objeto museal.

2.3 O objeto museal e o patrimônio local: nos trilhos teóricos

Para compreender a importância dos estudos envolvendo o Patrimônio Local e a Museologia será abordado, neste momento do texto, a concepção de patrimônio, mais especificamente o patrimônio local e a aderência à linha teórica da museologia utilizada como enfoque nas relações entre o indivíduo e o objeto museal.

Levando em consideração que um dos objetivos deste texto é proporcionar discussões sobre o patrimônio local, no que se refere à criação, ao uso e à interrupção das atividades ferroviárias e, posteriormente, o entendimento das relações estabelecidas entre os objetos museais e os seres humanos, é imprescindível compreender o conceito de patrimônio cultural, a sua relevância para a formação e desenvolvimento local, seja no sentido da identidade individual e/ou coletiva.

Atualmente, existem diferentes conceitos de patrimônio cultural relacionando-o a distintos enfoques. Martins (2012) entende-o como o conjunto de bens materiais e imateriais, que são considerados de interesse coletivo e atravessa o tempo ou ação dele através das tradições, da história oral ou ainda de alguma construção/ou presença física com o propósito de rememorar o passado e testemunhar o presente.

Outra compreensão que podemos apresentar e trabalhar são os entendimentos de Varine (2012) sobre o tema. O pesquisador declara que tudo o que tem um sentido para nós, o que herdamos, criamos, transformamos e transmitimos é o patrimônio tecido de nossa vida, um componente de nossa personalidade.

Nesse entendimento, podemos compreender que o trem e a ferrovia que ficavam localizados no Subúrbio Ferroviário de Salvador se encaixam nessa percepção, quando temos consciência que o patrimônio tecido de nossas vidas é o que tem sentido para nós, o que herdamos, transformamos e transmitimos. Nesse entendimento, os objetos descontinuados perderam a função projetada de quase dois séculos, mas podem ter o seu novo ciclo iniciado, modificado e vivenciado a partir de outras perspectivas, tendo como base as relações entre os objetos museais e o indivíduo. Nessa continuidade, é necessário que existam ações e profissionais que colaborem com o desenvolvimento das novas funções do objeto museal.

Nessa interpretação, apresentamos Carvalho (2011), em “Waldisa Rússio e Tereza Scheiner - dois caminhos, um único objetivo: discutir museu e Museologia”, um dos pontos abordados no texto é a importância do museólogo como trabalhador social responsável por discutir museu e a Museologia:

Rússio Guarnieri foi uma das primeiras profissionais no mundo a discutir o museu e a Museologia a partir de uma perspectiva mais dialética, apresentando o museólogo como um “trabalhador social”, ou seja, as funções de coletar, preservar, pesquisar e divulgar o patrimônio cultural de nada valeriam se não fossem realizadas com o intuito de que a sociedade seja o maior beneficiário (Carvalho, 2011, p.153).

Assim, buscamos colaborar, exercendo todas as funções necessárias entre a pesquisa, divulgação e transmissão de informação, com o propósito de manter viva as relações existentes entre os objetos museais e a sociedade, se for de interesse coletivo. Nesse ínterim, lembramos que, esses bens culturais podem atravessar o tempo ou a ação dele com o objetivo de relembrar o passado e evidenciar o presente (Martins, 2012).

Para além dos conceitos acadêmicos, a legislação também trata do patrimônio e o conceito atrelado a ele. Por exemplo, no Brasil, é possível analisar a concepção que é utilizada pelo IPHAN⁵ que usa como referência o Decreto de 1937 que estabelece como patrimônio:

O conjunto de bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico, o Artigo 216 da Constituição conceitua patrimônio cultural como sendo os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (IPHAN, 2021).

Quando entramos na enseada do patrimônio, percebemos o poder que esses bens possuem na vida das pessoas e de seu corpo social. Sejam patrimônios materiais, imateriais, tangíveis ou intangíveis; esses bens patrimoniais possuem um papel significativo no desenvolvimento local, nas memórias individuais e coletivas das pessoas. Os seres humanos vão alicerçando suas identidades coletivas e individuais ao se relacionarem com outras pessoas que vão agregando informações, conhecimentos e valores, dessa forma, muitos fatores são determinantes para essa

⁵ Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em 17 jan. 2022.

construção, desde a história de sua família, seus pais, de suas questões religiosas e logicamente, a história de seu bairro, de sua cidade. Assim,

Algo semelhante acontece com um grupo social. As pessoas de cada grupo social compartilham histórias e memórias coletivas, visões de mundo e modos de organização sociais próprios. Ou seja, as pessoas estão ligadas por costumes, crenças e saberes comuns, coletivamente partilhados. A cultura e a memória são elementos que fazem com que as pessoas se identifiquem umas com as outras, ou seja, reconheçam que têm e partilham vários traços em comum. Nesse sentido, pode-se falar da identidade cultural de um grupo social (IPHAN, 2012, p. 7-8).

Por conseguinte, podemos comparar com o grupo social que compartilhava memórias individuais e coletivas, viagens e histórias relacionadas ao trem e à ferrovia. Essas pessoas tinham algo incomum: a partilha da experiência e suas relações com os bens. Dessa forma, “a identidade cultural de um povo se renova e enriquece em contato com as tradições e valores dos demais. A cultura é um diálogo, intercâmbio de ideias e experiências, apreciação de outros valores e tradições; no isolamento, esgota-se e morre” (IPHAN, 1985, p. 2).

No entanto, muito além de recordar e ser uma presença, o patrimônio torna-se o interlocutor de uma relação dinâmica entre comunidade e realidade específica em um determinado espaço (Guarnieri, 2010, p. 123). Nesse sentido, o bem local é entendido como um elemento de identidade, pois é visto como característica que constituem a cultura e o reconhecimento de um lugar. Entendemos também que a cultura não é estática, ela está em constante transformação, acompanhando as novas gerações, os movimentos da sociedade e se modificando, atendendo aos novos contextos.

Compreendemos que o objeto tem o ciclo de vida dele, mesmo quando temos dificuldade nos primeiros momentos de aceitar, mas a questão é: o que podemos fazer para acompanhar os ciclos das mudanças? Há perspectivas de crescimento ou modernização? Nesse entendimento temos a Museologia, não como salvadora de todos os patrimônios e seus ciclos, mas que apresenta um possível caminho para essa nova etapa na “vida” do objeto. Então,

O campo do patrimônio pressupõe atribuição de significado a determinados bens. Envolve concepções que mudam com o tempo, com os valores da sociedade. Relaciona-se com os conceitos de identidade, modernidade e nacionalidade e sua construção apresenta momentos em comum com as trajetórias dos conceitos de história, arqueologia, arte e arquitetura (Meira, 2017, p.1).

Assim sendo, o patrimônio cultural tem um papel fundamental no fortalecimento da identidade local e comunitário visto que,

Tudo o que tem um sentido para nós, o que herdamos, criamos, transformamos e transmitimos é o patrimônio tecido de nossa vida, um componente de nossa personalidade. Vimos igualmente que na maior parte das vezes não estávamos dele consciente, porque a educação que recebemos elimina a sua maior parte em nome de critérios acadêmicos e estéticos. Isso porque a sociedade de consumo na qual fazemos parte imprime em nós a ideia de valor de mercado, propõe modelos estrangeiros à nossa cultura viva, que é assim desvalorizada. Enfim, porque a existência de administrações culturais em todos os níveis e de instituições culturais poderosas nos convence de que a cultura é alguma coisa à qual se necessita “ter acesso”, e não alguma coisa nossa, está em nós e em torno de nós (Varine, 2012, p.43).

O ciclo de existência do objeto pode ser estendido ou encerrado, mas cabe à sociedade ao qual o bem/patrimônio está inserido entender até que momento esses símbolos têm/mantêm significado. Sant’Anna (2015) nos diz que o ato de preservar a memória de ações, pessoas e acontecimentos é tão antigo quanto às sociedades humanas e que os monumentos foram associados a algum tipo de comemoração para que assim, fosse garantido o lugar memorável para algum grupo social.

No entanto, a ausência de consulta ou participação na construção ou finalização de um patrimônio como a ferrovia do Subúrbio Ferroviário de Salvador corrobora com o que Chagas (2009) afirma sobre o conceito de patrimônio também não ser pacífico, e envolver determinados riscos e ser utilizado para atender a diferentes interesses políticos.

Partindo do entendimento de que o patrimônio está estreitamente relacionado com a identidade, compreende-se que a identidade é um conceito complexo, pois, de forma geral, cada indivíduo acredita que a sua identidade é a compressão do que ele é em relação ao mundo cultural, ao natural e ao sentimento de pertença conectado a essa assimilação (Costa, 2012).

Nesse sentido, Santos (2014) afirma que memória e esquecimento andam de mãos dadas. Costa (2012) defende que memória é conhecimento, mas que só funciona como tal se houver transmissão, pois a memória é mais bem apropriada quando as áreas da Museologia e do Patrimônio trabalham em parceria, firmam relações, possibilitam e facilitam o conhecimento, a reflexão, o interesse, viabilizando lembranças e despertando emoções e fortalecendo a autoestima.

Considerando que uma das questões centrais deste trabalho está relacionada ao ciclo de existência do objeto museal e o patrimônio como parte dele,

nesse caso, o trem e a ferrovia, se faz necessário compreender o papel da museologia nesse contexto.

Portanto, o objeto museal deve ser concebido a partir das “teias de suas relações”, entendendo que o objeto não representa apenas um produto, mas espaço, tempo, ciclos, aspectos físicos e históricos que busca salvaguardar as construções e laços criados durante a existência, seja no campo documental, cultural ou ainda nas memórias individuais e coletivas sobre o bem (Nascimento, 1998). Sendo assim,

A Museologia, ciência em processo avançado de construção e com característica interdisciplinar por força natural do ofício de depuração do real, pode ser a parceira ideal para se aliar aos estudos patrimoniais e oferecer inúmeras possibilidades de compreensão dos códigos culturais contidos nos diversos suportes do patrimônio, já que a Museologia preconiza a polissemia dos objetos, estuda as múltiplas relações que se estabelecem entre o real (patrimônio material) e os indivíduos, explorando a realidade (vivências, histórias de vida, patrimônio imaterial) desses e de outros indivíduos que fizeram parte das gerações do passado (Costa, 2012, p. 95).

O patrimônio, em muitos casos, é a ligação e suporte entre os processos de construções, trocas e vivências entre o objeto e o indivíduo e essa dinâmica recebe suporte e entendimento científico por meio da Museologia e seus estudos, mas essa e tantas outras mudanças acontecem e cabe aos pesquisadores e universidades tentar acompanhar essas dinâmicas e ressignificação do objeto através da sociedade, do público que o utiliza. Assim, entendemos que o patrimônio sensibiliza pessoas e marca momentos, mas antes de ser definido como patrimônio e limitar os acessos a esse bem e estabelecer um novo uso, ele é ou foi o patrimônio primário, essencial para determinados grupos. Então,

Antes de imaginar os novos usos para o patrimônio a partir do ponto de vista do agente do desenvolvimento, vejamos a função e o uso “normais” de cada um de seus componentes. Quando falamos de nossa casa, de nossa cidade ou de nosso bairro, de fotografias de nossos avós, de pratos ou vinhos consumidos ontem à noite, de canções que cantarolamos, da igreja paroquial vizinha, etc., não pensamos que isto se trata de um patrimônio. Já que não somos, em nossa vida cotidiana, agentes profissionais do desenvolvimento, mesmo que sejamos atores inconscientes desse processo. Assim, o uso do patrimônio, antes de lhe darmos este nome, é aquele para qual cada um desses elementos foi feito: morar, rememorar, alimentar-se, praticar uma religião e tantas outras coisas que pertencem à nossa vida e ao nosso meio ambiente. Enquanto esse uso “primário” existir, todos os outros usos possíveis serão secundários e não poderão ser priorizados, mesmo que a prioridade moral comunitária de que falávamos anteriormente seja válida e autorize o inventário, o empréstimo, a visita, a comunicação no quadro do desenvolvimento (Varine, 2012, p. 40).

Desse modo, o processo patrimonial que ocorre diariamente, pode acontecer nas ditas coisas simples do cotidiano e no momento que advém no período vivenciado, não temos dimensão se aquela ação ou valorização de determinado objeto em algum momento poderá ser o motivador para ser considerado patrimônio de todos. Assim, o patrimônio não é estático, ele se renova constantemente e cabe-nos tentar acompanhar os processos das mudanças sociais.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Museus (2014), é possível perceber que “existem processos museológicos que acontecem fora dos museus e extrapolam seu caráter institucional. São considerados processos museológicos as atividades, os projetos e os programas com base nos pressupostos teóricos e práticos da museologia”, pois esta prática tem o território, o patrimônio local, a memória social como objetos de conhecimento e, automaticamente, de produção no desenvolvimento cultural e socioeconômico. Esse processo busca articular e proporcionar a afirmação de identidade, construção e restabelecimento da memória social.

Buscando entender o uso do Patrimônio Local no incentivo dos processos museológicos, a compreensão deste conceito é imprescindível na tentativa da reescrita da história, pois é através dela que será possível o trabalho de preservação da memória, possibilitando a inclusão da comunidade no conhecimento de sua memorização coletiva e na exposição do que foi aceito/entendido como patrimônio. Assim,

A relação do Homem com o seu meio, seja em termos de mera apreensão da realidade, seja de ação sobre essa mesma realidade, implica realização humana em termos de consciência, de consciência crítica e histórica, de consciência possível. O homem é o ser que se realiza criticamente, historicamente; ao realizar-se, ele constrói sua História e faz sua Cultura (Guarnieri, 2010, p. 206).

A modernização e a tecnologia acompanham as nossas vidas e que elas se fazem presentes no nosso dia a dia, assim como existem mudanças que são necessárias e que algumas são inevitáveis. Nesse sentido, o trem e a ferrovia são dois bens patrimoniais que se complementavam e que juntos retrataram quase dois séculos de histórias e memórias, que depois de seu ciclo de existência, ou seja, a encerramento de suas atividades, chegaram ao fim. Mas diante da magnitude de sua existência, as suas relações criadas e o processo de continuidade, esse ciclo

pode ganhar outras dimensões e entendimentos a partir do sentido do objeto museal e seus significados.

Definindo o objeto museal como um meio que através da pesquisa, chega-se ao processo de produção de conhecimento, tendo como vetor a produção cultural do homem, que não é dissociado da rede de relações: sociais, políticas e econômicas, na qual foi produzido, tendo um significado cultural de uso, função e movimento no passado e no presente, seja o objeto da cultura material ou imaterial (Nascimento, 1998, p. 63)

O término das atividades do trem e da ferrovia representa o encerramento das atividades laborativas do trem, o cessar do uso diário daqueles que precisavam do serviço de locomoção e a impossibilidade da vista cotidiana do trem e da ferrovia pelos bairros que eram atravessados pelos bens patrimoniais. No entanto, o encerramento desse ciclo, não simboliza ou caracteriza a finalização do objeto museal.

3 A FERROVIA E SEU CICLO DE EXISTÊNCIA

Neste capítulo, vamos acompanhar o contexto histórico, social, econômico e político, especificamente na região do atual Subúrbio Ferroviário de Salvador no processo de criação e instalação da Ferrovia e do Trem na Bahia; analisar alguns decretos que determinaram e autorizaram cada negociação e evolução da malha ferroviária; analisar as transformações paisagísticas que a modernização do transporte trouxe consigo; compreender o processo de privatização e estatização; a desativação da linha férrea e quais as possibilidades para o legado que fica; como o IPHAN concebe o Patrimônio Ferroviário e quais são os trâmites para a sua proteção.

3.1 A Estrada de Ferro na Bahia

As estações e ferrovias apresentam aspectos históricos, culturais, patrimoniais e memoriais que cercam e envolvem a vida de muita gente, seja no rito de passagem diário para o percurso do trabalho, para os estudos ou até mesmo para aqueles que tinham a ferrovia como o seu espaço de trabalho direto.

Quando pensamos na importância para o progresso e evolução dos espaços e territórios que recebiam as instalações ferroviárias, notamos que muitas famílias e negócios locais se desenvolveram no entorno da linha férrea. Esse crescimento se dava por uma necessidade de buscar moradias próximas às áreas de trabalho, já que a instalação da ferrovia na região possibilitou muitas contratações e, atrelado a isso, a possibilidade de possuir a própria casa, pois o valor comercial que era estipulado ao solo daquela localidade, naquele período, era pouco. As pessoas e as famílias mais afortunadas moravam no centro da cidade e nos seus arredores e, aquelas com menor poder aquisitivo, buscavam as áreas mais distantes da cidade como forma de acessibilidade e única alternativa para possuir uma residência própria (Fonseca; Silva, 1992).

Para compreender a organização social e econômica do período, podemos analisar a estrutura física e organizacional da cidade de Salvador naquele momento e, em seguida, comparar as condições estruturais das regiões mais afastadas das áreas que eram consideradas integrantes do centro da cidade. Consideramos a afirmação do professor e pesquisador Luís Henrique Tavares na publicação “História

da Bahia” e também o outro contexto a partir da afirmação dos também pesquisadores e professores Antônio Fonseca e Silvio Silva em “A Produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi”. Assim, podemos observar que

A cidade do Salvador se expandiu em novos bairros e exigiu seguidas melhoras nos serviços urbanos. A partir de 1862 começou a existir iluminação a gás. Localizado no Bom Gosto da Calçada, o gasômetro produzia gás de carvão-de-pedra para as principais ruas da cidade e muitas residências. A Companhia do Queimado canalizou a água dos rios Camarujipe, Telha e Negrão para a represa na lagoa de Santa Luzia e passou a fornecer água encanada. Foram construídos vários chafarizes de bronze e mármore que embelezaram a cidade do Salvador em algumas praças (Tavares, 2009, p. 273-274).

Por outro lado,

A cidade de Salvador era marcada, principalmente, por uma área central, onde estavam concentrados os serviços de administração, comércio e finanças, onde ocorria a gestão do território e, nos seus arredores, lugar de moradia para a elite local. Logicamente o preço do solo era bastante valorizado, não permitindo a aquisição por parte da classe trabalhadora. A presença dessas externalidades provocou a expulsão das camadas mais pobres da população para as áreas suburbanas, onde o solo ainda não era tão valorizado e onde havia um importante meio de transporte (Fonseca; Silva, 1992, p.3).

Dessa forma, é possível perceber a diferença no tratamento estrutural que algumas regiões da cidade já recebiam. Primeiro, é possível confirmar que devido ao crescimento da cidade de Salvador, foram exigidas melhorias nos serviços urbanos como água encanada e iluminação a gás nas praças. Segundo, o atraso para o crescimento das regiões mais afastadas do centro, pois a preocupação com a urbanização e melhores condições de moradias estava submetida ao centro da cidade e, vinculada a isso, se pagava mais caro para possuir mais qualidade de vida.

Logo, de acordo os pesquisadores, a região que hoje é compreendida como o Subúrbio Ferroviário de Salvador foi popularizada pelo baixo custo de moradia e pelo avanço industrial, proporcionando fonte de empregabilidade para os possíveis trabalhadores. Porém, antes da chegada e instalação da ferrovia, o patrimônio natural prevalecia na região afetada e com a modernização industrial e de transporte se fazia necessário realizar as aberturas de ruas e vias para o uso de equipamentos, instalação de galpões e usinas.

3.2 Iniciando um ciclo: a construção da ferrovia

A história da ferrovia no Brasil tem início em 1854. Sua inauguração aconteceu com a presença de D. Pedro II⁶, naquele momento, Imperador do País. Entretanto, as investidas, estudos e iniciativas começaram um pouco antes. Em 1835, houve a primeira tentativa de implantação de uma ferrovia por meio da promulgação do Decreto n. 101, de outubro de 1835 (Brasil, 1835), autorizada pelo Regente Diogo Antônio Feijó⁷. O Decreto concedia alguns benefícios para os interessados em construir e explorar uma estrada de ferro que realizasse a ligação da cidade do Rio de Janeiro, naquele momento, capital do Império, às capitais das Províncias de Minas Gerais, São Paulo, Bahia e Rio Grande do Sul. Porém, não houve nenhum grupo interessado. Dessa forma,

A ferrovia brasileira tem sua origem mais concreta na Estrada de Ferro Mauá, criada pelo conhecido Barão de Mauá e inaugurada em 30 de abril de 1854, no estado do Rio de Janeiro, cujo propósito era transportar a produção de café do Vale do Paraíba. Desde esse período, a malha nacional cresceu exponencialmente. Logo em 1858 foi inaugurada a Estrada de Ferro Recife – São Francisco, no estado de Pernambuco, e a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II (posterior E. F. Central do Brasil). Ao fim do Império (1889), existiam 66 novas vias férreas que atendiam às regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste, somando 9.587,2 quilômetros de linhas. Desse conjunto, 22 eram administradas pelo governo. Ao longo das primeiras décadas da República, o sistema ferroviário oscilou entre momentos de grande expansão e outros de contingenciamento (Matos, 2020, p. 3).

Com o decorrer dos anos e do acompanhamento no processo de desenvolvimento econômico das regiões que já tinham a ferrovia como meio de transporte, outros estados começam a perceber a necessidade e as possibilidades que a ferrovia também poderia agregar em seus territórios. Diante disso,

A implantação das ferrovias na Bahia ocorreu, com relativo pioneirismo dentro do quadro nacional, já na década de 1850. As ferrovias foram construídas segundo a visão expansionista característica do pensamento político - territorial do século passado. Apesar da decadência do antigo sistema de produção, os dirigentes e capitalistas baianos ansiavam pela retomada do enriquecimento e da disputa de maiores parcelas do poder nacional. Concebia-se o sistema de transporte ferroviário como um mecanismo de saída da crise, uma extensão eficaz do sistema de navegação mercantil, um caminho ideal para ligar as zonas produtivas do interior com os portos do litoral. A racionalização do sistema viário seguia uma lógica locacional bastante simples, tratava-se de contar com o controle do espaço mercantil baiano e adjacente e de centralizá-lo na capital portuária. Em princípio, as linhas deviam aproveitar os canais hidrográficos

⁶ Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-12/hoje-e-dia-dom-pedro-ii-o-ultimo-imperador-do-brasil>. Acesso em 17 jun. 2023.

⁷ Disponível em: <https://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/historia-do-brasil/brasil-monarquico/8938-a-reg%C3%A2ncia-una-de-feij%C3%B3>. Acesso em 19 jun. 23.

e, convenientemente, acompanhá-los, evitando subidas de serra e os gastos decorrentes com maiores obras de terraplenagem (Zorzo, 2000, p. 100).

Na Bahia, políticos, empresários e comerciantes começaram a vislumbrar tal tecnologia e após algumas reuniões foi possível propor uma extensão da ferrovia no estado da Bahia. Assim,

A Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, também denominada de Bahia and S. Francisco Railway, foi uma estrada de ferro de 570 km de interligação de Salvador com Juazeiro, o ponto onde se situava o porto fluvial do deferido trecho navegável do Rio S. Francisco no interior da província. A cara da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco teve suas primeiras iniciativas datadas de 1852, quando o governo provincial se inclinou a conceder, à “Junta da Lavoura e outros Proprietários” que formavam uma companhia, a construção da estrada de ligação de Salvador (“então “Bahia”) ao rio São Francisco, na Cidade de Juazeiro. Foi iniciada em 1856 e chegou a Juazeiro em 1856. Para realizar essa interligação, a estrada cruzava, em sua maior parte, um terreno pouco fértil e quase despovoado. Como foi pequeno o desenvolvimento da sua região tributária do Vale do S. Francisco a montante de Juazeiro, a estrada redundou em gastos exagerados, pois atingiu apenas um patamar debilitado sem alcançar os grandiosos alvos a que se propôs (Zorzo, 2000, p. 101).

Dentre as estações que foram projetadas e construídas no trajeto que posteriormente vem a compor as paradas de embarques e desembarques do chamado Subúrbio Ferroviário de Salvador, o terminal da Calçada é o mais imponente. Ele é uma edificação que recebe maior atenção e exigência na composição de sua construção e decoração. O monumento foi pensado e erguido para representar todo poder que a chegada da ferrovia na Bahia possuía, além de todos os acordos e parcerias firmadas para a instalação do novo negócio. Deste modo,

A estação da Calçada é a mais importante edificação da Bahia and San Francisco Railway, por estar localizada na Capital, no antigo arrabalde da Jequitiaia, e por ser a primeira construída com o projeto inglês, com todas as peças em ferro importadas da Inglaterra para serem montadas no local, como está registrado em documentação oficial da Província da Bahia. O projeto foi elaborado em Londres por John Watson, que foi também o empreiteiro da construção da estrada, com supervisão do engenheiro Charles Vignoles, sendo engenheiro – chefe, Hutton Vignoles. É um exemplar monumental da arquitetura eclética. Era toda construída originalmente em ferro, desde a sua infra e superestrutura, tais como as vigas baldrame, pilares, vigamento da superestrutura, escadas, estruturas de cobertura com claraboias de ferro para iluminação dos espaços internos, uma característica marcante da arquitetura eclética, que fazia um contraponto com os ambientes sombrios da arquitetura portuguesa tradicional. As paredes de vedação dos espaços, em painéis pré - moldados, e as peças sanitárias, gradis, telhas e até os ornatos eram em ferro forjado ou fundido.

A cobertura, as calhas, as cornijas, os gradis das varandas, as mísulas e os ornatos reproduzem os símbolos do progresso das ferrovias, como a roda alada, tudo em ferro forjado ou fundido; apenas o assoalho e o ferro eram de madeira. O frontão neoclássico do coroamento da fachada é um detalhe construtivo muito utilizado nos edifícios públicos do período eclético. Nessa estação, reflete-se o diálogo entre a arte e a tecnologia, no tratamento artístico do corpo principal da edificação, a praticidade dos ornatos reproduzidos em escala, apresentados em catálogos das fábricas inglesas, a capacidade da estrutura metálica em vencer o vão avantajado da estação de passageiros (Fernandes, 2006, p.94).

Diante disso, notamos que o destaque da estação do bairro da Calçada foi concebido ainda no processo de idealização e projeção dos esboços. Havia a percepção da importância do local escolhido para a construção, pois, o monumento seria erguido na capital do Estado.

Na figura 2, é possível conferir o registro do bairro da Calçada, a Av. Jequitaia entre os anos de 1859 e 1861. Do lado direito é possível ver alguns casarões e do lado esquerdo, o mar. Notamos que a extensão da faixa de terra era menor, pois o aterramento de parte dessa região aconteceu até o ano de 1894, destarte, podemos apontar mais uma mudança no patrimônio natural para dar passagem ao industrial (Castro, 2021).

Figura 2 - A Calçada, perto da Bahia



Fonte: Benjamin Robert Mulock. **The Calçada, near Bahia**. Entre 1859-1861. 1 foto, cópia fotográfica albuminada, p&b, 17,6 x 23,7 cm em cartão suporte: 22,8 x 26,7 cm. Biblioteca digital Luso-Brasileira, coleção D. Teresa Cristina Maria. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/268106>. Acesso em: 12 abr. 2022.

Dessa forma, a História da Estrada de Ferro na Bahia ao São Francisco (EFBSF) começa no final do século XIX. Em 1863, a ferrovia que fazia a ligação de Salvador a Alagoinhas tinha a sua primeira sessão inaugurada, recebendo o título de 1º instalação ferroviária da Bahia e a 5º do Brasil,

Iniciada a sua construção em 1856, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco chegou em Alagoinhas em 1863 (123,340 km), mas só alcançou Juazeiro 39 anos depois. Autorizada sua construção em 1865, a Estrada de Ferro Central da Bahia só possuía 45 quilômetros construídos do ramal Cachoeira-Feira de Santana em 1875. Nesse ano foi incorporada à Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company Limited, empresa com sede em Londres. Treze anos depois seus trilhos chegaram à estação de Machado Portela. Contratada em 1871, a Companhia Tram Road de Nazaré só entregou ao tráfego o pequeno trecho de Nazaré ao distrito do Onha em 1880. No ano seguinte, alcançou Santo Antônio de Jesus. A Estrada de Ferro de Santo Amaro foi inaugurada em 14 de março de 1881. No mesmo dia de sua inauguração, a linha abateu e a locomotiva não pôde voltar ao ponto de partida. Os trilhos tinham sido colocados sobre massapé (Tavares, 2009, p. 274-275).

O avanço nas construções e nos ramais não acontecia de forma rápida, passavam-se anos para que houvesse alguma ampliação, investimento e incentivo financeiro. Nesse sentido, podemos imaginar os transtornos vividos por aqueles que já residiam nas imediações do que viria a se tornar o espaço de instalação da Ferrovia do Subúrbio de Salvador. É possível apontar os impactos ambientais, seja no aterramento de regiões, derrubada de árvores para abertura de novas ruas e ampliações ou mesmo reapropriações daqueles que estavam residindo no espaço que foi delimitado para o Trem e a Ferrovia. Entendemos que todas essas ações citadas fazem parte do processo de modernização, porém, não significa que seja confortável passar por todas as situações de mudança e de obras que chegam juntamente com os avanços tecnológicos.

A seguir, dois registros que foram realizados no ano de 1859, um ano após o início das obras. É possível acompanhar as evoluções das construções se compararmos as diferenças entre as duas imagens. Na figura 3 é possível constatar as estruturas de ferragem sendo montadas, mas ainda sem a devida cobertura do telhado. As construções laterais (direita e esquerda) já estavam erguidas, proporcionando assim a sustentação e base para a estrutura metálica. Além de

muito material de construção no espaço que futuramente seria uma Estação Ferroviária.

Figura 3 - Estação Ferroviária no processo de construção – 1859



Fonte: Benjamin Robert Mulock. **Passenger Station at Bahia:** Bahia [e] S. Francisco Railway. 1861. 1 foto, cópia fotográfica albuminada, p&b, 18,6 x 24,6 cm em cartão suporte: 26,7 x 36,2 cm. Biblioteca digital Luso-Brasileira, coleção D. Teresa Cristina Maria. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=41294. Acesso em: 12 abr. 2022.

Na figura 4, pode ser visto o avanço da cobertura do teto, o processo de finalização do revestimento do telhado, pouco material de construção no chão e a percepção da evolução da obra para outro ponto da Ferrovia.

Figura 4 - Estação Ferroviária no processo de construção – 1859



Fonte: Benjamin Robert Mulock. **General Inside View of Bahia Passenger Station:** Bahia [e] S. Francisco R'way. Salvador, BA: [s.n.], 22 [jul.] 1861. 1 foto, Cópia fotográfica albuminada, p&b, 18,5 x 24,6 cm em cartão suporte: 26,6 x 36,3 cm. Biblioteca digital Luso-Brasileira, coleção D. Teresa Cristina Maria. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=41293. Acesso em: 22 abr. 2022.

Em 1859 começaram as obras na região da Avenida Suburbana. A ferrovia chegou mudando completamente a vida social e econômica das pessoas que moravam naquela região. Segundo os pesquisadores e professores geógrafos Antônio Fonseca e Silvio Silva (1992), as regiões contavam com poucos habitantes nesse período e, justamente pela possibilidade de trabalho e mobilidade, a localidade começava a contar com mais moradores.

A chegada da ferrovia trouxe benefícios para a região que posteriormente seria conhecida como Avenida Suburbana. A instalação da malha ferroviária proporcionou subsistência para aqueles que buscavam trabalho e um lugar mais econômico e acessível, financeiramente falando, para residir, já que a região ficava muito longe do centro da cidade, e por isso, não despertava o interesse daqueles que eram mais afortunados, logo, não havia disputa pelo solo, facilitando a compra de terreno ou aluguel de imóvel.

Em contrapartida aos pontos positivos, muitas mudanças paisagísticas foram provocadas, como é possível confirmar em Amado (1945) onde árvores centenárias foram derrubadas e realizadas abertura de ruas e do espaço que futuramente seria ocupada pela malha ferroviária.

Além disso, estudos desenvolvidos na década de 60 nos dizem que a região de Periperi possui achados arqueológicos, evidenciando a organização social de outros momentos (Etchevarne, 2011). Assim, a instalação da malha ferroviária, pode ter provocado perdas imensuráveis quando pensamos no processo e estudo da arqueologia.

Nessa continuidade, a instalação da Estrada de ferro⁸ proporcionou a chegada de iluminação elétrica para os bairros da região que careciam desse serviço, facilitou o abastecimento das feiras que dependiam de produtos de outros territórios, permitiu e incentivou a instalação de algumas indústrias que agregaram economicamente ao crescimento de algumas localidades, como por exemplo, os bairros de Periperi e Paripe.

⁸ Disponível em: <https://vademecumbrasil.com.br/palavra/estrada-de-ferro>. Acesso em 17 jun. 2023.

De acordo com as imagens a seguir, é possível acompanhar o início das obras nos bairros de Periperi e Paripe.

Figura 5 - Túnel de Periperi no processo de construção – 1859



Fonte: Benjamin Robert Mulock. **Periperi Tunnel: South Face**. Salvador, BA: [s.n.], 1859. 1 foto, Cópia fotográfica albuminada, p&b, 17,8 x 24,2 cm em cartão suporte: 22,9 x 26,6 cm. Biblioteca digital Luso-Brasileira, coleção D. Teresa Cristina Maria. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/268103>. Acesso em: 22 abr. 2022.

Na figura 5 é possível ver o túnel que até o ano de 2021 realizava a ligação entre os bairros de Periperi e Coutos. O registro aconteceu no ano de 1859 de autoria do inglês Benjamin Mulock⁹ e revela o processo de abertura do que viria a ser o túnel que facilitaria a ligação entre os bairros de Coutos e Periperi. É possível verificar que toda a estrutura estava de forma primitiva, sem nenhuma intervenção

⁹ O fotógrafo foi contratado pela Companhia Férrea para registrar as obras da estrada de ferro. Mulock produziu reveladoras imagens que retratam as etapas de construção deste importante empreendimento e, também, os seus trabalhadores (Souza, 2015).

ou obra sofisticada. Do lado direito da imagem, é perceptível a construção de uma barraca coberta por palha, do lado esquerdo, as madeiras que possivelmente seriam para uso da abertura do túnel e, ao redor do espaço escolhido para a passagem do trem, muita área arborizada.

Figura 6 - Aterro Paripe, olhando para Aratu - 1859



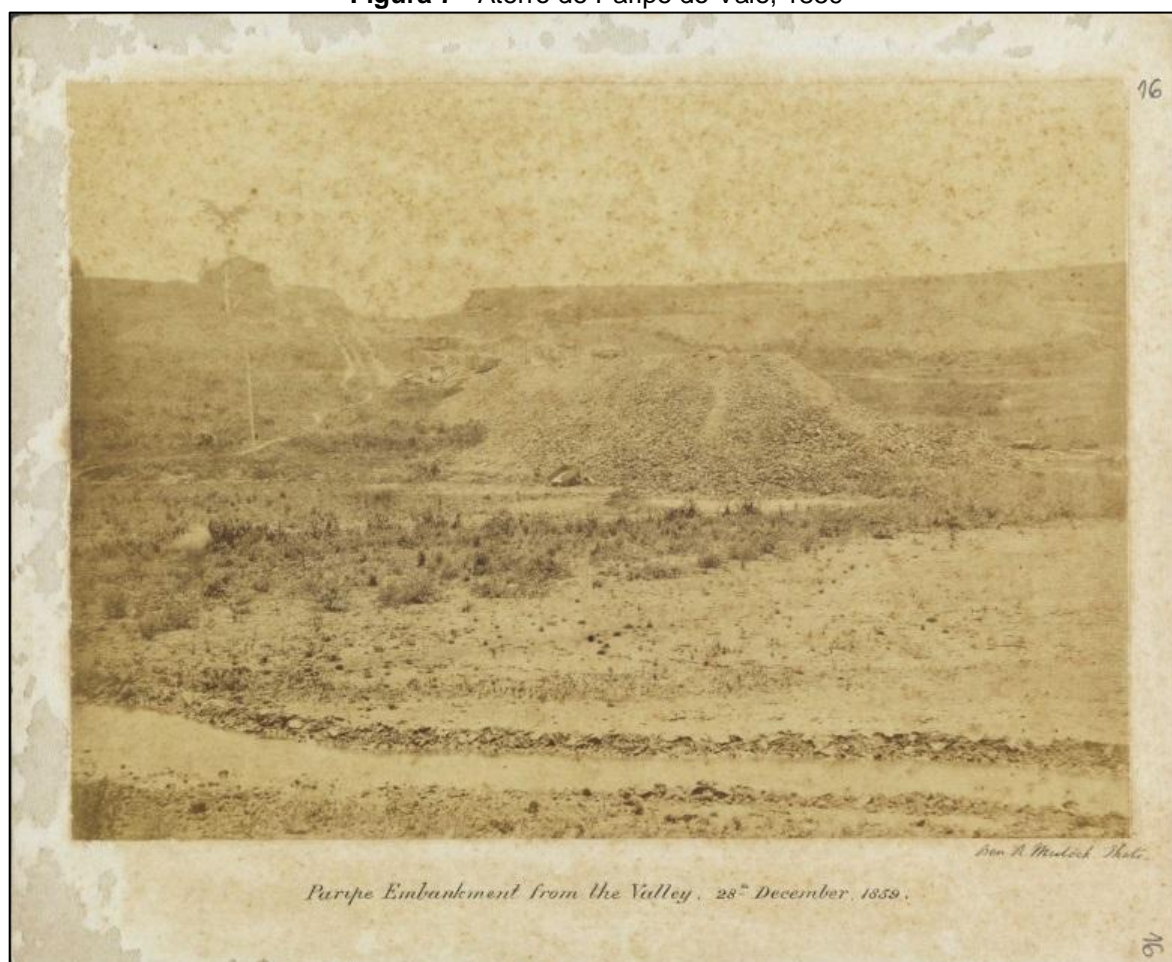
Fonte: Benjamin Robert Mulock. **Embankment at Paripe, looking towards Aratu**. Salvador, BA: [s.n.], 28 [dez.] 1859. 1 foto, Cópia fotográfica albuminada, p&b, 17,6 x 23,5 em cartão suporte: 22,9 x 26,6 cm. em cartão suporte: 22,9 x 26,6 cm. Biblioteca digital Luso-Brasileira, coleção D. Teresa Cristina Maria. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/268104>. Acesso em: 20 mai. 2023.

A figura 6, registrada em 1859, recebeu o título “Aterro de Paripe, olhando para Aratu”. A região de Aratu é localizada logo após o bairro de Paripe, no sentido dos bairros Calçada - Paripe. Na figura é possível identificar que houve a abertura da região para a passagem da ferrovia. Ainda sem o serviço de pavimentação, mas é notório que já existia o suporte para energia, como é possível constatar a partir dos postes de iluminação.

As reproduções abaixo também se referem ao bairro de Paripe e foram realizadas em 1859. De acordo com as figuras é possível notar que não havia construções residenciais ou comerciais nos arredores da região escolhida para a

extensão da ferrovia. Em um momento que antecede a chegada e instalação da ferrovia, essa região serviu como fazenda e era dedicada ao engenho de cana de açúcar e pertencia a Francisco Aguilar¹⁰.

Figura 7 - Aterro de Paripe do Vale, 1859

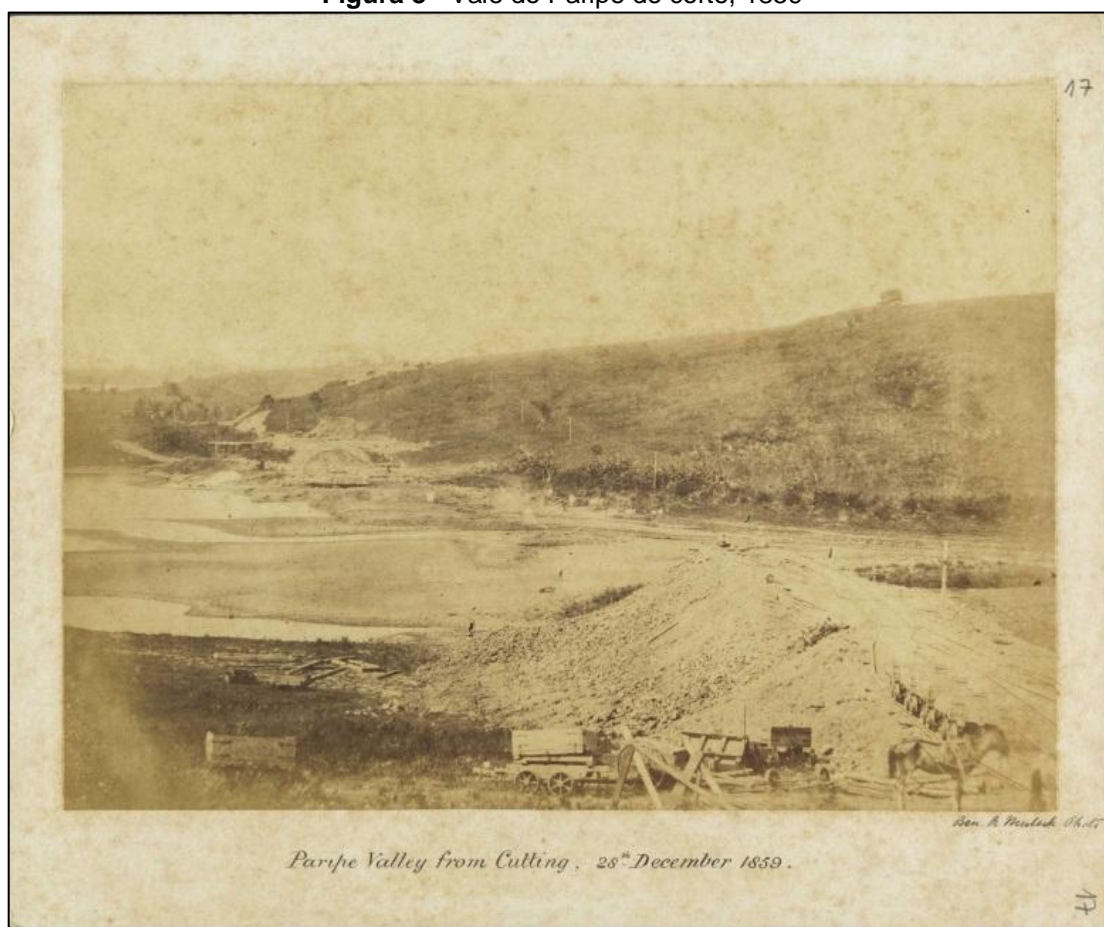


Fonte: Benjamin Robert Mulock. **Paripe Embankment from the Valley**. Salvador, BA: [s.n.], 28 [dez.] 1859. 1 foto, papel albuminado, p&b, 17,5 x 24,1 cm em cartão suporte: 22,2 x 26,7 cm. Biblioteca digital Luso-Brasileira, coleção D. Teresa Cristina Maria. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/268115>. Acesso em: 20 mai. 2023.

A figura 07 recebeu o título de Aterro de Paripe do vale, o ano era 1859. Nela é possível confirmar que não havia residências, mas é perceptível a abertura de estradas para o espaço que futuramente receberia mais uma estação de trem.

¹⁰ Disponível em <https://brasilhis.usal.es/en/node/4665>. Acesso em 28 mai. 24.

Figura 8 - Vale do Paripe de corte, 1859



Fonte: Benjamin Robert Mulock. **Paripe Valley from Cutting**. Salvador, BA: [s.n.], 1859. 1 foto, Cópia fotográfica albuminada, p&b, 17,6 x 24 cm em cartão suporte: 22,2 x 26,7 cm. Biblioteca digital Luso-Brasileira, coleção D. Teresa Cristina Maria. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/268116>. Acesso em: 20 mai. 2023.

A figura 8 recebe o título “Vale do Paripe do Corte”, de 28 de dezembro de 1859. É possível notar o crescimento da área devastada, carroças e animais para o serviço de tração para o aterro e limpeza da região e arredores que daria lugar para a construção da ferrovia. Assim, percebemos que, enquanto a área era preparada para a pavimentação e posteriormente instalação do trem e ferrovia, consequentemente, ocorria o avanço tecnológico, a subsistência e emprego para muitos. A região seguia perdendo sua reserva verde e, possivelmente, também os achados arqueológicos, já que Paripe contou com a presença dos povos originários, posteriormente padres Jesuítas e seus aldeamentos no processo de catequização.

Os jesuítas realizavam a catequese através de uma política de **Aldeias Administrativas**, construídas nas proximidades das vilas e cidades, povoadas com índios “descidos” de suas tabas depois de subjugados pelos portugueses, misturando muitas vezes indígenas de diversas tribos. Aí, além de catequizados, os índios aprendiam os trabalhos agrícolas e urbanos de interesse dos colonizadores e também, alguns deles, a ler e a

escrever... Próximo da cidade de Salvador os Jesuítas estabeleceram algumas aldeias... Outras aldeias foram fundadas em locais mais afastadas de Salvador: a de **São Tomé de Paripe**, 1552, onde ficou o Irmão Vicente Rodrigues (Nunes, 2013, p.99-100).

Os primeiros registros da Companhia de Jesus na América Portuguesa datam de 1548 (Nunes, 2013, p.96). Em determinado momento, essa região passa a ser conhecida como a Freguesia do Ó, nome recebido após a construção da Igreja de Nossa Senhora do Ó¹¹, na mesma região. Existem também as referências de escravização, possível confirmar a partir dos registros de casamentos no *Livro de Assentos de Casamentos* da Freguesia¹² de Nossa Senhora do Ó de Paripe de 1775 a 1827, no qual os escravizados eram submetidos por seus senhores ao casamento por acordos diversos. Assim, a

Região ainda pouco estudada pela historiografia, pode-se dizer que a Freguesia Nossa Senhora do Ó de Paripe, apesar de fazer parte do recôncavo baiano, está localizada no limite entre o interior da Baía de Todos os Santos e as freguesias urbanas de Salvador. Possuía poucos engenhos; segundo o Livro de Registro de Terras de 1857, existiam apenas 5 engenhos e 21 propriedades chamadas de fazendas ou terras. A maior parte delas era de médio e grande porte e dedicadas principalmente à produção de cana-de-açúcar (Reis, 2009, p. 2).

Dessa forma, podemos notar que a região citada por nossa pesquisa é carente de estudos voltados para a historiografia e arqueologia se levarmos em consideração a complexidade do território e todos os temas que precisam e podem ser explorados. Deste modo,

O patrimônio arqueológico da Bahia está classificado, convencionalmente, em função da sua vinculação a populações pretéritas que habitaram o território – que hoje conforma o estado baiano – em momentos anteriores, concomitantes ou posteriores à chegada dos colonizadores portugueses. Esta periodização leva em conta os efeitos radicalmente transformadores da colonização, a interrupção da dinâmica dos processos sociais entre os diferentes grupos étnicos indígenas, a introdução de novas tecnologias, de

¹¹ **Capela São Tomé de Paripe** (1552) depois **N. Sra. do Ó de Paripe**. Em 1561 a capela de Santa Cruz construída no engenho de Afonso Torres, em Paripe, se transforma em sede da freguesia de Paripe no alto da colina, mas em fins do século XVI já havia sido transferida para a Igreja de N. Senhora do Ó, que ficava na subida de Paripe para São Tomé de Paripe. Nesta freguesia havia, entre outros, o engenho do Rosário do desembargador Cristóvão Burgos, entre 1684-1700, com uma igreja que ele doou aos dominicanos para casa de repouso onde pudessem morar quatro sacerdotes e um irmão leigo, ficando lá sempre dois frades enquanto outros dois iam pregar missões pelo sertão a dentro. Por uma escritura pública de 6 de novembro de 1701 ele estabeleceu tais condições com os dominicanos Frei Francisco Soeiro e Frei Rodrigo do Espírito Santo, fundando para isso um morgado, ligado ao engenho do Rosário. Em 1857 a Igreja de Paripe, de duas torres, já estava em ruínas. Em 1742, quando da remodelação da Igreja da Conceição da Praia em Salvador, o antigo retábulo de sua capela-mor foi adquirido pela Igreja de N. Sra. de Paripe com a esmola de duzentos mil réis dada por D. João V (Nunes, 2013, p.322-323).

¹² Circunscrição administrativa de uma paróquia; povoação sede desta circunscrição; a igreja paroquial; conjunto de fregueses de uma determinada paróquia (Nunes, 2013, p.418).

espécies vegetais e animais e, sobretudo, de uma maneira de perceber e se apropriar da natureza. Desta forma, a chegada do colonizador constitui um verdadeiro divisor de águas entre o que aconteceu antes e o que veio depois, com a sua presença (Etchevarne, 2011, p.10).

Dessa forma, compreendemos que a região estudada conta com vários marcos e pontos determinantes para a história do Brasil e consequentemente da Bahia, porém, muitos desses vestígios foram perdidos, impossibilitando a sua assimilação e conhecimento total, nos restando trabalhar com as áreas interdisciplinares para uma melhor compreensão e entendimento dos grupos que naquela região residiam.

Todavia, para que seja possível entender cronologicamente todo o processo de negociação e instalação da malha ferroviária no nordeste e especificamente em Salvador, é necessário acompanhar alguns decretos, suas negociações e autorizações.

Assim, analisando alguns decretos, é possível acompanhar a decisão da extensão da Estrada de Ferro para o estado da Bahia e os momentos que as concessões ocorreram, passando pelas responsabilidades da Iniciativa Privada, do Governo Federal e em outros momentos ficando aos cuidados do Governo Estadual.

Dessa forma, em 26 de junho de 1852, era promulgado o Decreto Imperial de n. 641 (Brasil, 1852), que concedia a ampliação/construção parcial ou total de um caminho de ferro, se assim fosse conveniente. Recebendo tal notícia, os membros da “Junta da Lavoura, criada em 1864 por proprietários e comerciantes do açúcar” (Tourinho, 1982, p. 62-63), se organizaram e enviaram documentos solicitando que a Província da Bahia permitisse a concessão para a construção de uma ferrovia que realizasse o trajeto de ligação entre Salvador/Juazeiro se valendo do decreto publicado com a seguinte ementa que “autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da corte, vá terminar nos pontos das províncias de minas gerais e São Paulo, que mais convenientes forem” (Brasil, 1852). Após os trâmites de solicitação, a Junta da Lavoura recebeu a resposta tão desejada: a concessão foi aprovada. Assim, a implantação da primeira ferrovia da Bahia começou a ser projetada.

A construção da Estrada de ferro correspondia para essa elite o aumento nos seus lucros, a resolução de muitos dos seus problemas de deslocamento e investimento na importação e exportação. Contudo, a Junta da Lavoura não levantou fundos suficientes para a manutenção do empreendimento de tamanha magnitude.

Dessa forma, foi realizada a transferência da concessão da Estrada de ferro para Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, como é possível perceber no Decreto n. 1.299, de 19 de dezembro de 1853, que

Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, privilegio exclusivo pelo tempo de noventa annos para a construcção de huma estrada de ferro na Provincia da Bahia, partindo da Cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do littoral ou de rio navegavel proximo della, e terminando na Villa do Joazeiro, ou em outro lugar na margem do Rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente.

Havendo-Me representado Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto acerca da utilidade da construcção de uma estrada de ferro na Provincia da Bahia, que partindo de qualquer ponto proximo á capital da mesma Provincia, vá terminar na villa do Joazeiro, ou em outro lugar na margem direita do rio de S. Francisco que se julgar mais conveniente, pedindo para a incorporação de uma companhia que realize a referida estrada o privilegio autorizado pela Lei de 26 de Junho de 1852 e Decreto n. 725 de 3 de Outubro ultimo; e Desejando promover quanto fôr possivel, em beneficio da agricultura e do commercio da Provincia da Bahia, os meios de mais facil communicacção entre os pontos do seu territorio, que pelo desenvolvimento de sua industria agricola podem admittir desde já tão importante melhoramento: Hei por bem, conformando-Me, por Minha Immediata Resolução de 8 de Outubro ultimo, com o parecer da Secção do Conselho de Estado dos Negocios do Imperio, exarado em sua Consulta de 4 do mesmo mez, Conceder-lhe o privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para a construcção de uma estrada de ferro, que deverá partir de qualquer ponto proximo á capital da referida Provincia, e terminar na villa do Joazeiro ou em outro lugar da margem direita do rio do S. Francisco, que se julgar mais conveniente por meio de uma companhia de nacionaes e estrangeiros que para este fim se organizar, sob as condições que com este baixam, assignadas por Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 19 de Dezembro de 1853, 32º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador (Brasil, 1853).

Quando compreenderam que seria um negócio que demandaria um alto investimento e conhecimento técnico, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz é levado a perceber que possivelmente não estava realizando um bom negócio. Assim, com a intervenção de seus amigos e colegas políticos, Joaquim Muniz decide realizar a transferência da concessão para investidores ingleses.

Dessa forma, após o Governo Brasileiro aprovar a transferência e o estatuto nos termos dos Decretos Imperiais n. 1.614, de 9 de junho de 1855 (Brasil, 1855a) e o n. 1.615, de 9 de junho de 1855 (Brasil, 1855b), Joaquim Francisco Alves Branco Muniz passa os seus direitos de concessão para a empresa “*Bahia and San Francisco Railway Company*”. O decreto

Approva os Estatutos da Companhia da estrada de ferro da Bahia, desde a capital da mesma Provincia até o Rio de S. Francisco.

Tomando em consideração o que me representou Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, a quem fui servido conceder o privilegio da

construcção da estrada de ferro que, partindo de qualquer ponto proximo á capital da Provincia da Bahia, vá terminar na villa do Joazeiro ou em outro lugar da margem direita do Rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente, por meio de huma companhia, pedindo-Me a aprovação dos Estatutos para a mesma companhia: Hei por bem Approvar os referidos Estatutos, que com este baixão, assignados por Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de janeiro em nove de Junho de mil oitocentos cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador (Brasil, 1855a).

De acordo com o decreto, fica criada uma Companhia ou Sociedade Anônima, que se denominou Estrada de Ferro da Bahia até o rio São Francisco, que teve a finalidade de construir uma estrada de ferro, que transitaria a partir de qualquer ponto próximo da capital da Província da Bahia até a “Villa de Joazeiro”, ou outro lugar que seja conveniente, próximo da margem direita do Rio São Francisco, levando em consideração algumas condições previstas no Decreto n. 1.299 de 9 de dezembro de 1853. Outro ponto considerável que é importante destacar é que o contrato de concessão teria validade de 90 anos e após esse período a Companhia poderia vender a propriedade ou prorrogar a duração do contrato. Assim, é possível evidenciar as informações citadas acima analisando o decreto:

Attendendo á representação que fez subir á Minha Imperial Presença Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, a quem Fui Servido Conceder privilegio para a construcção de huma Estrada de ferro na Provincia da Bahia, por meio de huma Companhia, na conformidade do Decreto Nº 1.299 de 19 de Dezembro de 1853, sobre a necessidade de serem transferidas á mesma Companhia os direitos e obrigações daquelle concessionario com as alterações e explicações que constão da convenção accordada entre elle e Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, do Meu Conselho Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, e que com este baixa: Hei por bem Approvar a referida convenção, e Ordenar que fique formando parte do Contracto celebrado com o referido concessionario em 19 de Dezembro de 1853. O mesmo Ministro e Secretario d'Estado assim o tenha entendido, e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em nove de Junho de mil oitocentos cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador (Brasil, 1855b).

Sendo assim, em 1855, Francisco Alves Branco Muniz Barreto abre mão da concessão. Algumas das razões para esse feito foram a pressão política, a falta de experiência e o capital para continuar o investimento. Nessa conjuntura, a empresa inglesa And San Francisco Railway consegue a concessão através dos decretos imperiais do ano de 1855 e em seguida começam as obras (Angelo, 2021). Dessa forma,

A insatisfação por parte de um seguimento da sociedade baiana era grande

em relação à obra da ferrovia não ter sido concedida a uma empresa europeia que tinha experiência no ramo, como aconteceu em outras províncias. Quando a concessão passou para os empreiteiros ingleses o discurso mudou, e podemos perceber isso de forma clara, quando comparamos as falas do presidente da província João Mauricio Wanderley de 1853 a 1855, quando demonstrou insegurança com a concessão em prol da Junta da Lavoura e Francisco Alves Branco Muniz Barreto, em contraposição a fala do presidente da província Alvaro Tiberio Moncorvo e Lima em 1856, que celebrava e demonstrava confiança no acordo com os ingleses (Angelo, 2021, p.12-13).

Assim, em 14 de maio de 1856, na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o doutor Alvaro Tiberio de Moncorvo e Lima recitou as seguintes palavras:

Em Janeiro do corrente anno instalou-se em Londres a Diretoria da companhia dessa estrada, compondo-se ella de fortes Capitalistas , e Banqueiros que assegurão sua execução; e estando seu material quasi todo prompto aguardão somente para se levarem as acções ao mercado a approvação das respectivas plantas e orçamentos, que a 9 do mez forão submittidos ao Governo Imperial, com o relatório do Engenheiro em chefe Carlos Vignolis; e a acceitação pela Presidencia de todas estipulações e actos do mesmo Governo posteriores ao contracto; o que tudo se espera volte satisfeito no vapor inglez, que deve por aqui passar a 17 ou 18 do corrente (Bahia, 1856).

Dessa forma, podemos notar que o transporte ferroviário desde o momento de sua idealização passou por momentos de dificuldades, de descrédito e baixo investimento, mas também vivenciou o período de credibilidade, aplicação e arrecadação de mais lucros para aqueles que detinham o capital.

Logo abaixo, na figura 9, podemos ver uma publicação de 1887 sobre o prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia, juntamente com os horários de partidas de cada estação.

Figura 9 - Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia: Inauguração oficial da linha desde Itiuba até Vila Nova da Rainha, 31 de agosto de 1887: Programa - p.1



Fonte: Biblioteca Nacional Digital brasileira. Disponível em:
http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=92295. Acesso em 26 mai. 2024.

A publicação do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia noticiou na data 31 de agosto de 1887 a inauguração “official” da linha, “desde Itiuba até V. Nova da Rainha”, como o novo percurso. No centro da imagem, há uma composição de duas bandeiras do Brasil com os símbolos imperiais; entre as bandeiras, um brasão oficial e sobre ele, uma coroa.

Figura 10 - Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia: Inauguração oficial da linha desde Ituba até Vila Nova da Rainha, 31 de agosto de 1887: Programa - p.2



Fonte: Biblioteca Nacional Digital brasileira. Disponível em:
http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=92295. Acesso em 26 mai. 2024.

Na figura 10, que é a continuação das informações sobre o prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia, consta um convite oficial para a inauguração das futuras estações direcionado a Alfredo Vale Cabral, a figura mais importante da Biblioteca Nacional (Flexa, 2010). O convite foi realizado em 22 de agosto de 1887, mas a inauguração seria em 31 de agosto do mesmo ano. As estações que recebiam os destaques eram: Oramary, Oriçanguinhas, Sipó, Agoa Fria, Lamarão, Serrinha, Salgada, Santa Lúvia, Rio do peixe, Queimadas, Jacuricy, Itimba, Tiririca, e Cariaca.

Figura 11 - Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia: Inauguração oficial da linha desde Ituba até Vila Nova da Rainha, 31 de agosto de 1887: Programa - p.3

PROGRAMMA	
30 de Agosto	
Partida da estação da Calçada	9 ^h da noite
31 de Agosto	
Chegada em Alagoinhas	1 ^h $\frac{1}{2}$ da manhã
Partida de Alagoinhas	3 ^h "
Chegada em V. Nova	4 ^h da tarde
Ceremonial da Inauguração	5 ^h "
Buffet no trem, durante a viagem	
Jantar em V. Nova	6 ^h "
1 de Setembro	
Almoço em V. Nova	9 ^h da manhã
Regresso de V. Nova	11 ^h "
Buffet no trem, durante a viagem	
Chegada em Alagoinhas	12 ^h da noite
2 de Setembro	
Partida de Alagoinhas	1 ^h $\frac{1}{2}$ da manhã
Chegada à estação da Calçada	6 ^h "

Fonte: Biblioteca Nacional Digital brasileira. Disponível em:
http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=92295. Acesso em 26 mai. 2024.

A figura 11 apresenta a programação de partidas e itinerários para o período de prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia. Para o dia 30 de agosto, consta a

partida da estação Calçada às 09 horas da noite, e dia 02 de setembro finaliza o ciclo da viagem, retornando para Calçada partindo de Alagoinhas.

3.3 O patrimônio vive: o uso da ferrovia

Além do bairro da Calçada, que era o ponto de maior destaque no início das obras, alguns outros bairros receberam visibilidade a médio e longo prazo no processo de habitação e instalação industrial, por exemplo, o bairro de Periperi:

O bairro de Periperi, especificamente, tem sua gênese vinculada à presença de uma oficina ferroviária ali instalada em 1920. Esta oficina se destinava a reparo de vagões e locomotivas, empregando para isso certo número de operários. Com estes operários, inicia-se a construção de casas no sentido linear e sempre acompanhado a linha férrea. Estas construções, presumivelmente, justificavam a instalação de uma olaria no local. As edificações fizeram com que surgisse a primeira rua paralela à estrada de ferro, denominada 1º de setembro ou Rua da Estação (Fonseca; Silva, 1992, p. 2).

De acordo com a figura 12, podemos identificar a oficina que durante muito tempo funcionou no bairro de Periperi, ampliando vagas para o trabalho e consequentemente crescimento econômico local.

Figura 12 - Oficinas de locomotivas sendo erguidas em Periperi



Fonte: Benjamin Robert Mulock. **Locomotive Shops Being Erected at Peripiri:** for the Bahia (e) S. Francisco Railway. Bahia [Salvador, BA]: Ben R. Mulock, Photo, [entre 1859 e 1861. 1 foto, Cópia fotográfica albuminada, p&b, 17,8 x 48 cm em cartão suporte: 37,1 x 65 cm. Biblioteca digital Luso-Brasileira, coleção D. Teresa Cristina Maria. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=41452. Acesso em: 12 abr. 2022.

A construção da oficina em Periperi fomentou um desenvolvimento econômico e social na região, fazendo com que o mesmo tivesse destaque em relação aos outros bairros, tanto nas construções residenciais, quanto pelas alternativas de produtos e utensílios para compra e uso. Dessa forma, o bairro de Periperi sempre foi considerado a capital do subúrbio, quando pensamos no quesito desenvolvimento econômico (Amado, 1945). Vemos que o desenvolvimento da região de Periperi em relação aos outros bairros tem início com a escolha dos representantes ferroviários em selecionar um bairro para suporte mecânico e de manutenção, agregado a essa localidade, outros desenvolvimentos que acontecem pelo número crescente de trabalhadores e moradores.

Nesse momento do nosso texto, pedimos licença ao leitor para compartilhar um trecho do Guia de Ruas e Mistérios - Bahia de Todos-os-Santos, uma preciosidade escrita por Jorge Amado em 1945. Vale ressaltar que houve edições até o ano de 1976. Os registros de Amado nos permitem ter dimensão do cotidiano dos bairros que compõem o Subúrbio Ferroviário de Salvador, tanto nos aspectos social, econômico e cultural no século passado.

SUBÚRBIOS

NUMA CURVA EM TORNO AO MAR FICAM SUBÚRBIOS DA CIDADE DA BAHIA, servidos pelos trens da Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro. O primeiro é Lobato, que ainda exhibe as antigas torres de petróleo e onde um pequeno monumento marca o lugar da descoberta do ouro baiano, e o último é Paripe, com poucas casas. Estes subúrbios eram antigamente fazendas que se foram transformando aos poucos em localidades de veraneio e que perdem cada vez mais esse caráter para adquirirem o de bairros pobres de moradia barata. Depois de Lobato vem Plataforma com sua grande fábrica de tecidos e vasta população operária. Plataforma está ligada a Itapagipe (fica defronte à península) pelas canoas que vão e vêm numa travessia que em dia de sol é delicioso passeio. Vizinhos dos operários da fábrica de tecidos e da estrada de ferro, residem em plataforma pescadores que estendem ao lado das suas casas, em frente ao mar, as redes enormes e negras dando à localidade um novo colorido a romper a dramática tristeza que nasce da fábrica de envelhecidas operárias subalimentadas. Quem passa de trem na hora da saída dos operários vê o triste quadro de uma população magra e amarela, do impaludismo ali endêmico, que se dirige morro acima para as casas sem conforto. Só mesmo a visão das redes secando ao sol pode romper com o peso que fica sobre cada coração ao ver a fábrica como um cemitério. Depois é Itacaranhá com seu ar moribundo. Casas em ruínas, uma povoação que não vai para diante. Escada, com duas ou três boas casas, é pequenina e silenciosa. Já Praia Grande, residência de gente pobre durante o ano e local de veraneio de “gente boa” nos meses de verão, tem um ar aristocrático. Mantém certa atitude de desprezo para com Peri-Peri com sua população misturada de pequeno-burgueses e operários de estrada. Em Praia Grande há certa vida social, festas, uma animação de moças

elegantes, rapazes esportivos, a praia cheia de corpos nus. Botes a motor e à vela cortam o mar. Peri-Peri é a capital do subúrbio. Os enormes tamarindeiros sombreiam a rua da frente. Algumas boas casas residenciais, como também em Praia Grande. No mais, casas para operários. Houve um tempo em que as casas ali eram baratas, quase sempre fechadas no inverno, abrindo-se no verão para os que fugiam do calor da cidade. Hoje, com a crise de moradia, é tão difícil conseguir uma casa em Peri-Peri quanto no centro da capital. Os que vêm veraneiar ficam para o ano todo apesar do medo do impaludismo que ainda é um fantasma debruçado sobre todo o subúrbio da Leste. Dois ou três condomblés, uma pequena Igreja Católica, um cinemark funciona dois dias na semana, a praia, as árvores na rua. A seguir vem Coutos, poucas casas e uma usina. E, por fim, Paripe que é mais uma fazenda que mesmo uma povoação. Dali, de automóvel, pode-se ir a São Tomé de Paripe, velha povoação com uma praia maravilhosa, a praia de Inema, atualmente ocupada pela Marinha. Também o Dr. João Batista Caribé, médico de larga popularidade, possui em São Tomé de Paripe uma bela casa em meio a um parque de sombras e brisa do mar. Uma nova avenida vem de ser aberta ligando esses subúrbios à capital. Infelizmente para dar passagem a essa avenida, derrubaram os tamarindeiros centenários de Peri-Peri (Amado, 1945. p. 92-93).

Nessa perspectiva, pelo olhar minucioso de Jorge Amado, podemos ter uma dimensão dos bairros que formam o Subúrbio Ferroviário de Salvador por meio de sua narrativa no século passado. Amado deixa claro em seu relato que naquele período existiam poucas residências, alguns bairros mais pobres que outros, bairros que recebiam pessoas para veraneio em períodos específicos e bairros que davam lugar a fazendas.

Quando pensamos no crescimento populacional incitado pela possibilidade de trabalho nas fábricas e indústrias instaladas na região do Subúrbio Ferroviário não trouxe apenas pontos positivos, pois, não houve o acompanhamento e direcionamento dos órgãos públicos e competentes no processo de saneamento básico, no suporte e oferecimento aos meios de saúde e educacional.

Dessa forma, os bairros do Subúrbio ferroviário de Salvador sofreram e ainda sofrem com o crescimento desordenado, incentivados pelo desenvolvimento industrial. Podemos comprovar essa afirmação sobre a construção e avanço através do professor e Sociólogo Mateus Soares:

Nas décadas de 60 e 70 do século XX, o subúrbio ferroviário passa por um rápido processo de adensamento, sendo local de atração da população do êxodo rural, com algumas fábricas instaladas e com ligação para cidades da área metropolitana, via Avenida Afrânio Peixoto. A expansão era rápida e sem planejamento, novas tipologias e arranjos habitacionais começavam a surgir e adensar-se (Soares, 2006, p.2).

Diante da origem do processo de expansão não planejada e as consequências nos dias atuais, percebemos que não houve interesse dos poderes

públicos em acompanhar o modo de crescimento da área que logo seria chamada de Subúrbio Ferroviário de Salvador.

3.3.1 Estatização e privatização da malha ferroviária

A partir da década de 40, o modelo econômico das ferrovias passa por um processo significativo, pois começa a prevalecer um novo arquétipo de financiamento para o sistema, a estatização. Nesse ínterim,

A partir do final da década de 1940, começou a ser criado um novo modelo de negócios ferroviários no Brasil, fundamentado na estatização do sistema. E esta malha férrea seguiu estatizada até a década de 1990, quando, por meio de novas concessões, os serviços ferroviários voltaram ao controle privado (Nunes, 2016, p. 205).

Dessa forma, podemos constatar que as ferrovias brasileiras entraram no período de crise econômica no início do século XX, por essa razão, houve uma intervenção federal no sistema ferroviário. Naquele período, o presidente da República era o militar Hermes da Fonseca, o mesmo decide unificar todas as empresas que gerenciavam as ferrovias. No estado da Bahia, a empresa que recebe a incumbência da administração da estrada de ferro é a *Compagnie Chemins de fer federaux du l'est brésilien*, como é possível confirmar através do Decreto nº 15383 de 02 de março de 1922, que “concede autorização á Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien para continuar a funcionar na Republica, substituida a denominação actual pela de Companhia Ferroviaria este Brasileiro” (Brasil, 1922).

No entanto, desde a década de 30, no governo de Getúlio Vargas, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro assume a administração do trecho. Assim, a nova empresa (iniciativa pública), a Viação Ferroviária Leste Brasileiro (VFFLB), passa a comandar a extensão ferroviária através do engenheiro baiano Lauro Farani Pedreira de Freitas. Assim,

No final da década de 30, no governo de Getúlio Vargas, houve um processo de estatização das ferrovias, que estavam nas mãos de empresas nacionais e estrangeiras em má situação financeira. A União incorporou várias estradas de ferro ao seu patrimônio e chegou a criar o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), extinto em 1974. Na década de 50, as 18 estradas de ferro da União foram unificadas administrativamente, o que culminou em 1957 na criação da sociedade anônima Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) (Cristina, 2005).

Em 1957, houve a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), fazendo a ferrovia mudar de nome novamente, deixando de ser a Viação Ferroviária Leste Brasileiro (VFFLB). Porém, essas mudanças não foram suficientes e eficazes para barrar os sucateamentos e os problemas de gestão que afetava a ferrovia, pois

Na década de 1950, importante período na história ferroviária, o quadro se apresentava decadente, com material rodante precário e insuficiente. Os problemas se apresentavam nas esferas da gestão, das operações, mas, sobretudo, no quesito recursos humanos. Dentro dessa conjuntura, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) – atual BNDES – propôs, em 1955, um conjunto de medidas que resultaram na criação da Rede Ferroviária Federal S.A., em 1957, empresa de economia mista formada pela incorporação de 22 estradas de ferro (Matos, 2020, p. 3).

No portal de informações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)¹³, que é uma autarquia Federal responsável pelas regulações das atividades de exploração de infraestrutura de ferroviária e rodoviária, há uma justificativa para a privatização dos serviços ferroviários:

Com o intuito de aumentar a oferta e melhoria de serviços, o governo federal colocou em prática ações voltadas para a privatização, concessão e delegação de serviços públicos de transportes a Estados, Municípios e iniciativas privadas.

A Lei n.º 8.031/90, de 12/04/90, e suas alterações posteriores, instituiu o Programa Nacional de Desestatização - PND. O processo de desestatização do setor ferroviário foi iniciado em 10/03/92, a partir da inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA no PND, pelo Decreto n.º 473/92.

A estrutura institucional do Programa Nacional de Desestatização é composta por dois grandes agentes principais: o Conselho Nacional de Desestatização - CND, órgão decisório, e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, na qualidade de gestor do Fundo Nacional de Desestatização - FND.

O Plano Nacional de Desestatização, relativamente à modalidade ferroviária, tem como principais objetivos:

- ✓ Desonerar o Estado;
- ✓ Melhorar a alocação de recursos;
- ✓ Aumentar a eficiência operacional;
- ✓ Fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e
- ✓ Melhorar a qualidade dos serviços.

Assim, podemos notar que mesmo sob a administração do Governo Federal, em seguida, Gestão Municipal e por último, Governo Estadual, nada de concreto e positivo foi feito para o bom desenvolvimento do serviço e dos modais.

¹³Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias>. Acesso em 23 mai. 2023.

A privatização da Rede Ferroviária Nacional aconteceu em 1996. Dessa forma, o trecho foi desmembrado e passou a ser responsabilidade da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Em 2005, a administração municipal assumiu essa responsabilidade a partir da Companhia de Transportes de Salvador (CTS). Em 2013, houve mais uma transferência, e o sistema ferroviário passou a estar sob a responsabilidade do governo estadual.

Os trens circulavam com muita precariedade. Os modais precisavam de reformas e melhores condições de funcionamento, pois o sistema era transferido de gestão, mas não havia uma revitalização direta nos serviços que eram essenciais para os suburbanos que precisavam daquele meio de transporte. No ano de 2014, o governo estadual anunciou que o trem deixaria de existir, mas sem confirmar uma data ou prazo.

Sem maiores informações e avisos, o trem seguiu fazendo o seu trecho diário, até que em 2021, num período muito crítico para todos em virtude da Pandemia da Covid-19 (um momento de puro caos que todos viviam e aqueles mais carentes eram os que mais sofriam pela falta de trabalho direto ou indireto)¹⁴ o governo do Estado decidiu interromper o funcionamento do trem e da ferrovia, informando a sua população com mais ou menos um mês de antecedência.

O serviço vendido em substituição era o VLT. Logo após o encerramento das atividades do trem e da ferrovia, o governo estadual mudou de postura e admitiu ser um monotrilho, o que causou mais revolta na população, pois, se realmente permanecesse o VTL, como a ideia foi vendida, permaneceria a malha ferroviária e teríamos parte do patrimônio ferroviário preservado. Assim,

Em 2014 foi anunciado que o trem daria lugar a uma tecnologia nova e um novo sistema, o VLT - Veículos Leve Sobre Trilhos, posteriormente substituído para um Monotrilho. Isso criou resistências entre a população e os estudiosos, diante dos impactos sociais provocados pela alteração, a eficácia do modal, o que se refletiu na consulta à comunidade para tal mudança e a real necessidade de mudança do sistema. [...] Para os especialistas, os movimentos sociais e alguns líderes comunitários, a escolha do monotrilho inviabiliza e finda o Trem do Subúrbio, pois não permite compartilhamento entre a linha férrea e o Monotrilho (Cerqueira, 2022, p. 61).

¹⁴ Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/coronavirus/o-que-e-o-coronavirus>. Acesso em 26 mai. 2023.

Dessa forma, após a finalização das atividades do trem, os usuários do serviço do transporte ferroviário foram informados que também chegava ao fim o uso da ferrovia. O encerramento desses serviços daria lugar à instalação do monotrilho.

3.4 O fechamento de um ciclo: Desativação da malha ferroviária

No dia 15 de fevereiro de 2021, mesmo diante de protestos e reclamações da população local, foram encerradas as atribuições do trem e da ferrovia que tiveram início em 28 de junho de 1860, assim, após 160 anos de atividades contínuas, foram finalizados os serviços oferecidos ao Subúrbio Ferroviário de Salvador.

O Governo do Estado da Bahia através da Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR) mantém um portal eletrônico ativo¹⁵, é através deste meio de comunicação que são disponibilizadas atualizações e informações sobre o VLT. Inicialmente, o prazo apresentado para a entrega do primeiro trecho das obras seria o primeiro semestre de 2023 e que a previsão de funcionamento total do modal seria no primeiro semestre de 2024 e que o investimento total seria de R\$ 2,5 bilhões.

Entretanto, no dia 08 de fevereiro de 2023, houve um pronunciamento na Câmara Municipal de Salvador que foi noticiado através do portal eletrônico da casa¹⁶ criticando o atraso na obra de implantação do modal e os gastos já realizados sem a inauguração de nenhum dos trechos mencionados durante o projeto de implantação.

Assim, em 16 de agosto de 2023, o Governo do Estado da Bahia notificou a concessionária chinesa Skyrail, empresa responsável pela instalação do VLT no Subúrbio Ferroviário de Salvador. O Governo da Bahia decidiu pela suspensão do trato firmado, já que as obras permaneciam paradas.

O Governo do Estado da Bahia, por meio da Casa Civil¹⁷, mantém atualizado seu canal oficial de informações. Lá, é possível constatar que os representantes estaduais apresentam outro prazo para o início das obras: julho de 2024.

¹⁵ Disponível em: <http://www.sedur.ba.gov.br/mobilidade-urbana/vlt/>. Acesso em 25 mai. 2023.

¹⁶ Disponível em: <https://www.cms.ba.gov.br/noticias/08-02-2023-teo-senna-volta-a-criticar-atraso-na-obra-de-implantacao-do-vlt>. Acesso em 25 mai. 2023.

¹⁷ Disponível em: <https://www.ba.gov.br/casacivil/noticia/2024-05/1962/ctb-preve-inicio-das-obras-do-vlt-para-julho-de-2024>. Acesso em 30 mai. 2024.

Destarte, são mais de três anos sem as atividades do trem e da ferrovia, sem o serviço de mobilidade, sem a chegada do VLT ou monotrilho sem o devido cuidado com os espaços e objetos existentes que rememoram os quase dois séculos de existência da linha férrea. Ainda em 2023, Arisson Marinho registrou uma das estações para o jornal Correio da Bahia a qual podemos visualizar na figura 13.

Figura 13 - "810 dias sem trem"



Fonte: Arisson Marinho. Correio, Salvador, 05 mai. 2023. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/salvador/810-dias-sem-trem-obras-do-vlt-nao-avancam-e-suburbio-ferroviario-sofre-sem-o-modal-0523>. Acesso em: 25 mai. 2023.

Nela é possível notar a antiga estação que ficava no bairro de Periperi. O espaço que era reservado para o embarque e desembarque de passageiros agora está abandonado. É evidente o descuido com jardinagem; concretos, ferragens e antigos vagões na desativada estação, como se fosse um depósito.

Dessa forma, é perceptível que a decisão de interrupção do uso e da manutenção do trem e principalmente da ferrovia, foi tomada sem levar em consideração a importância da permanência desses bens não apenas para a população local, mas para a História e Memória do estado da Bahia.

Uma pesquisa realizada no ano de 2019 pelo Bákó Escritório Público de Engenharia e Arquitetura da UFBA, Ministério Público estadual e Tec&Mob¹⁸, afirmou que 42% dos usuários do sistema ferroviário, recebiam menos de um quarto do salário mínimo, o que equivalia a R\$249,50 (duzentos e quarenta e nove reais e cinquenta centavos), e entre as classificações realizadas pelo mapa da fome, atualmente chamado de insegurança alimentar grave, eram considerados abaixo da linha da pobreza.

Outro dado esclarecedor e que é de suma importância frisar, é que segundo o estudo, 90% da população que utilizava diariamente o trem como serviço de transporte, se identificavam como negros; 80% chegavam à estação sem usar outros meios de transporte, pois não tinham condições de pagar outra tarifa, sobrando uma única opção: ir a pé; e 70% dos usuários entrevistados afirmaram que iam deixar de utilizar o serviço ou terão ter que reduzir o uso, já que não podem pagar a tarifa cobrada no ônibus.

Como já citado anteriormente, essa é uma pesquisa que foi realizada no ano de 2019 e que está disponível no site do Ministério Público. Trazendo os dados pesquisados para o momento atual, o sistema de transporte foi interrompido durante a Pandemia da Covid-19, momento em que o país enfrentou uma crise sanitária, econômica e educacional. O sistema ferroviário era a certeza de locomoção a baixo custo para aqueles que precisam ir/chegar a algum lugar e no momento crítico enfrentado por muita gente, mas o governo estadual decidiu interromper os serviços de transportes ferroviários e o pior, sem oferecer nenhuma outra opção ou alternativa para os mais carentes e dependentes do transporte.

De acordo com dados publicados pelo site “Bahia Valor” ¹⁹, pesquisa divulgada em 03 de março de 2021, afirmam que as taxas de desocupação na Bahia, para os 3º e 4º semestres, ficaram respectivamente entre 20,7% e 20%. A taxa de desempregados na Bahia permaneceu como a maior do país pelo sexto trimestre consecutivo. O estudo ainda afirma que esses resultados são provenientes dos efeitos ocasionados pela pandemia da Covid-19, interferindo diretamente no mercado de trabalho.

¹⁸ Disponível em: <https://www.mpba.mp.br/noticia/55577>. Acesso em 01 nov. 2021.

¹⁹ Disponível em: <https://www.bahiadevalor.com.br/2021/03/com-pandemia-taxa-de-desemprego-na-bahia-vai-198-em-2020/>. Acesso em 17 nov. 2021.

O Subúrbio Ferroviário compreende um total de 22 bairros populares²⁰. Estima-se que a sua população seja em torno de 500 mil pessoas. É possível que esse número seja bem maior, já que o último levantamento realizado pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) foi elaborado há quase 12 anos. Dessa forma, a atividade que foi interrompida, deixou de prestar um serviço para a comunidade suburbana que corresponde a 24,55 % da população de Salvador, estimada em 2.675.656 pessoas.

De acordo com os dados estimados para o número de habitantes que residem na Avenida Suburbana, podemos perceber que muitas pessoas foram prejudicadas com a falta do serviço, não apenas o de locomoção, mas do meio que proporciona esse rendimento e que automaticamente interfere diretamente em outras esferas sociais como saúde, educação, alimentação, segurança e lazer.

O subúrbio ferroviário de Salvador, com “uma área de 4.145ha, formado por cerca de vinte e dois bairros populares mantenedores de grandes manifestações da cultura afrodescendente, o subúrbio tem aproximadamente 500 mil habitantes” (Soares, 2006), compreende os maiores índices de violência da cidade causados por falta de acesso à escolarização, lazer, infraestrutura e oportunidades de desenvolvimento social.

3.5 Depois do encerramento: a ferrovia e suas possibilidades futuras

O Estado assume a responsabilidade e entendimento de substituição de um bem patrimonial para a população local, mas que havia outros entroncamentos que poderiam ser seguidos, que havia outras formas (se houvesse o interesse), como por exemplo, de salvaguardar essas memórias através da participação popular, ouvindo aqueles que usavam o sistema de transporte como forma de dinamizar o seu tempo, aqueles cresceram usando os serviços do trem e têm atrelado a ele memórias afetivas e, ainda, a importância do bem/patrimônio para a memória oficial do Estado e, conseqüentemente, para o País.

O campo do patrimônio pressupõe atribuição de significado a determinados bens. Envolve concepções que mudam com o tempo, com os valores da sociedade. Relaciona-se com os conceitos de identidade, modernidade e nacionalidade e sua construção apresenta momentos em comum com as

²⁰ Disponível em: http://www.culturatododia.salvador.ba.gov.br/vivendo-area.php?cod_area=6. Acesso em 01 jan. 2022.

trajetórias dos conceitos de história, arqueologia, arte e arquitetura (Meira, 2004, p. 1).

A partir dessas concepções, podemos entender que não houve a preocupação/interesse em manter ou patrimonializar o trem e a ferrovia ou a ferrovia como meio alternativo para modernizar o sistema de locomoção sem a agressão total ao conjunto patrimonial.

Dessa forma, pensando nos cuidados com o patrimônio e suas memórias, identificamos que não houve os registros que se fazem necessários por profissionais específicos e capacitados como forma salvaguardar essas memórias que fizeram parte da vida de muitas pessoas e que retratam uma parcela da história do desenvolvimento industrial, ferroviário e econômico da Cidade de Salvador e, consequentemente do Brasil, além da justificativa para as primeiras razões do crescimento demográfico do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Assim, como alternativa para salvaguardar essas memórias, uma proposta possível e viável poderia ser executada através de um levantamento sobre as percepções e uso do trem e que poderiam ter como público alvo ou norteadores as escolas e colégios, as associações de moradores, lojistas e feirantes dos bairros que compõem o Subúrbio ferroviário de Salvador, por exemplo.

Meira (2004) nos diz que as políticas públicas contrapõem-se à participação dos cidadãos. E que se entende por participação a parte da gestão que se realiza com atores sociais diretamente envolvidos no processo. Dessa forma, a participação da população pode ocorrer de duas formas: espontânea e incentivada através de uma política pública.

Partindo da importância e entendimento do desenvolvimento local, uma alternativa que poderia ter sido adotada como forma de incluir e participar a população nas decisões e ações que foram tomadas pelos poderes públicos seria o ato de inventariar o trem e a ferrovia, as suas memórias e significados para todos aqueles que não terão mais a oportunidade de ver, usar, andar, sentir ou mesmo ler um trabalho profissional elaborado sobre os bens apontados nessa pesquisa. Nesse sentido, Varine (2012), nos diz que o inventário do patrimônio não se faz necessário quando este permanece vivo e com significado para a população.

Porém, após a decisão de interrupção das atividades ferroviárias, um inventário deveria ter sido realizado e, nesse quesito, as razões deveriam ser

museológicas e científicas. Dessa forma, haveria dois métodos/possibilidades de elaborar o registro. O ideal seria uma parceria entre os grupos científicos/acadêmicos e o Estado, como forma de registrar o máximo de informações possíveis. Costa (2012) afirma que é necessária uma renovação do entendimento e compreensão acerca do patrimônio pelos órgãos responsáveis pela elaboração dos inventários, pois a não elaboração deles, permite a perda de traços e vestígios.

Essa vertente da realização do inventário possibilitaria as apropriações das memórias afetivas, narrativas de vida em aplicações aos fatos históricos e artísticos, além de conhecer o real patrimônio das comunidades. O inventário tecnocrático seria de responsabilidade dos agentes do serviço público, voltados para o desenvolvimento, turismo, cultura e demandas fiscais ou o inventário científico, que ficaria sob a responsabilidade dos profissionais da cultura, estudiosos e os conhecedores habilitados da conservação dos bens culturais.

A partir dessas afirmações, podemos constatar que existem informações, registros e conhecimentos que foram perdidos e que possivelmente não sejam mais recuperados, visto que, o inventário não foi realizado pelos órgãos públicos²¹, talvez, como alternativa facilitadora de não enxergar o trem e a ferrovia como um patrimônio a ser preservado, registrado e memorável. Porém, entendemos que a história e a memória das cidades (e das pessoas) ficam marcadas em objetos testemunhos do patrimônio material, do imaterial e do ambiental, mas nem sempre visíveis e sim debaixo de códigos culturais (Costa, 2012).

Desta maneira, podemos pensar e questionar a presença das instituições que representam, que são a força do “Estado”, e o lugar que eles ocupam na preservação, salvaguarda e difusão do patrimônio cultural.

As instituições que tratam da preservação e difusão do patrimônio cultural sejam elas arquivos, bibliotecas, museus, galerias de arte ou centros culturais, apresentam um determinado discurso sobre a realidade. Compreender esse discurso, composto de som e silêncio, de cheio e vazio, de presença e ausência, de lembrança e esquecimento, implica a operação não apenas com o enunciado da fala e suas lacunas, mas também a compreensão daquilo que faz falar, de quem fala e do lugar de onde se fala (Chagas, 1997, p.43).

²¹ A autora entrou em contato com a SEDUR na tentativa de tentar entender se houve alguma forma de registro de informação, memória, opinião ou trabalho científico como forma de documentar todo o processo de interrupção/finalização das atividades do Trem e da Ferrovia, mas até a presente data, não obteve resposta.

Meira (2004) afirma que as políticas públicas relacionadas ao patrimônio sempre tiveram a presença hegemônica de arquitetos e que esses técnicos atuam em nome de um interesse coletivo, porém, muitas vezes, esse interesse coletivo é a representação das classes dominantes que, por sua vez, se faz presente através das ações do Estado.

A preservação, a restauração e a reabilitação do patrimônio cultural levam a sua valorização, a seu reconhecimento e a sua visitação não é apenas realizada pela comunidade local, como também pelo turismo regional, nacional e internacional, que contribuem para o desenvolvimento econômico da cidade.

A categoria ambiental deve ser entendida como a relação do homem ou sociedade com o patrimônio, seja este cultural ou natural. E nesta relação há que se levar em conta a preservação, bem como o uso compatível de tal patrimônio, procurando-se um equilíbrio que assegure a salvaguarda do patrimônio cultural (Salcedo, 2008, p.156).

Pensamos e trouxemos para esse capítulo a possibilidade do inventário como forma de apresentar ao nosso leitor algumas possibilidades de salvaguardar o patrimônio e a sua memória. Porém, no caso do nosso objeto de estudo e pesquisa, a destruição foi muito além do trem, perdemos também a ferrovia e a sua representação histórica sem nenhuma intervenção eficaz dos órgãos que também compõem o Estado, a sua força, presença e imposição.

A seguir, buscaremos entender de forma breve sobre a criação do Programa de Preservação do Patrimônio (PRESERVE), o papel do IPHAN²² na salvaguarda do patrimônio ferroviário, a promulgação da Lei nº 11.483/2007 e o pedido de criação do “Memorial Ferroviário” por meio do representante/diretor da Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB) ao IPHAN.

3.5.1 O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE)

Inicialmente, vamos acompanhar as principais ações e medidas tomadas pelos poderes públicos com finalidade de proteger e salvaguardar o patrimônio cultural nacional, o que era entendido como patrimônio para cada período, tomando como ponto de partida o ano de 1910 até o ano de 2007, quando ocorre a

²² Para maior entendimento acerca do processo vivido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN) e os seus técnicos após a promulgação da Lei 11.483/2007, como a Instituição tentou entender o que era a memória ferroviária, monumentos e a crise dos novos patrimônios após a incumbência de cuidar desses bens, mesmo sem entender como se daria esse processo até a compreensão de patrimonialização, bens tombados e a lista de proteção ao patrimônio Ferroviário, indicamos a leitura da Dissertação do pesquisador Lucas Neves Prochnow (2014).

promulgação da Lei nº 11.483/2007 (Brasil, 2007) e o IPHAN recebe a incumbência de cuidar e preservar os bens ferroviários, que até então era responsabilidade do Programa PRESERVE, mantido pelo setor de preservação da RFFSA.

A Instituição Federal passa por vários processos e dificuldades até estabelecer qual é o conceito de patrimônio ferroviário, de memória ferroviária e quais os parâmetros para essas definições serão adotadas pelo Órgão, visando à proteção e preservação dos bens da extinta RFFSA.

De acordo com a pesquisadora, Rodrigues (2009), no Brasil, o Poder Público começou a pensar em mecanismos para a proteção do patrimônio cultural em 1910, quando o país vivia uma crise política e de identidade. Entretanto, as medidas de criação de um setor que se preocupasse e fosse especializado na proteção do patrimônio nacional surgiu após vinte anos, em 1937, com a criação do Serviço do Patrimônio e Artístico Nacional - SPHAN. Assim,

O **SPHAN** representaria uma junção de esforços e interesses do grupo de intelectuais modernistas e do governo Vargas, em consagrar representações materiais do que consideravam ser a identidade da Nação brasileira. O Serviço do Patrimônio privilegiaria os bens arquitetônicos isolados, ou os conjuntos, vistos como monumentos de valor excepcional, a partir de qualidades materiais - formas, materiais empregados e técnicas construtivas -, escolhidos para ser **testemunho da história**, isto é, como representação à qual se atribuía **valor histórico** (Rodrigues, 2009, p. 1).

Assim, somos levados a compreender que a política de formação e proteção do que foi estabelecido como patrimônio histórico do Brasil esteve diretamente relacionada a um ideal de identidade. Dessa forma, a criação do SPHAN foi direcionada pelos princípios intelectuais do modernismo.

Em 1972, a Organização das Nações Unidas para a Ciência e Cultura (UNESCO), por meio da Convenção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural²³, entende que o patrimônio cultural é composto por monumentos, grupos de edifícios ou sítios que tenham valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico ou antropológico. Portanto,

Patrimônio compreende: patrimônio cultural (material e imaterial) e patrimônio natural. Por sua vez, o patrimônio cultural é constituído pelas expressões imateriais da sociedade (canto, folclore, religião, entre outros), as manifestações materiais: escultura, pintura, cidades históricas, centros históricos, bairros históricos, sítios rurais históricos, edificações representativas entre outros: representativos para a ciência, a história, a arte, a identidade (Salcedo, 2008, p. 154).

²³ Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/24>. Acesso em 07 out. 2023.

No decorrer das atualizações e entendimentos sobre o conceito de patrimônio, o Ministério dos Transportes criou em 1980 o programa PRESERVE, com o objetivo de preservar a memória dos transportes. A ideia inicial era selecionar modelos que representassem cada tipo de modal. Nesse período, já estávamos passando pelo processo de arruinamento de algumas ferrovias e estações e, até então, não se tinha definido o entendimento para a salvaguarda desse tipo de patrimônio e sua memória. Assim,

Na década de 1980, o Ministério dos Transportes desenvolveu um programa denominado PRESERVE, que pretendia preservar a memória dos transportes no Brasil, selecionando exemplares representativos de cada modal. Assim, cada órgão ou ministério estatal ficou responsável pela elaboração de projetos sob sua área afim (Prochnow, 2014, p.24).

Quase uma década depois, o patrimônio Cultural do Brasil recebe direito constitucional. Em 1988, a Constituição Federal através do Artigo 216 (Brasil, 1988) analisa e declara a compressão sobre o assunto:

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

- I - as formas de expressão;
- II - os modos de criar, fazer e viver;
- III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
- IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
- V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (Brasil, 1988).

Salcedo (2008) nos diz que compreende como patrimônio histórico tudo aquilo que manifesta importância social e cultural de uma comunidade, e não apenas, aqueles mais antigos, ligados a um acontecimento “histórico”, mas também aqueles ligados ao dia a dia. Dessa forma, podemos perceber que a ideia de patrimônio cultural e suas possibilidades por muito tempo esteve ligada às construções, aos concretos e aos prédios suntuosos e grandiosos ligados a uma elite. Mesmo reconhecendo que existem outros tipos de patrimônios, os Órgãos competentes que foram criados com a finalidade de cuidar e salvaguardar todos os tipos de patrimônios não entendiam como e por onde começar esse sistema de proteção.

Apesar da passagem de décadas, o patrimônio ferroviário continua desvalorizado, abandonado e muitas Instituições que representam o Estado, sejam elas Municipal, Estadual ou Federal, não reconhecem o sistema (ou o que foi)

ferroviário de transportes como patrimônio Cultural e em consequência dessa fatalidade, acompanhamos patrimônios se degradarem pela ação do tempo, falta de preservação/conservação e no caso da nossa pesquisa, aliados a todas as obras do tempo, temos o indivíduo, representando o Estado como o pior agente da destruição.

A seguir, veremos que após a extinção do Programa PRESERVE, o IPHAN cria um setor que recebe o nome de PRESERFE, como forma de tentar entender e preservar o patrimônio ferroviário que passa a ser sua responsabilidade após a extinção da RFFSA.

3.5.1.1 Memória ferroviária: o IPHAN e a promulgação da Lei nº 11.483/2007

Após esses relatos acerca da proteção do patrimônio e sua memória por quase um século, chegamos ao momento em que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o IPHAN, recebe a incumbência da preservação da memória ferroviária por meio da Lei Federal nº 11.483/2007.

Essa iniciativa acontece após a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, que ocorre em 22 de janeiro de 2007, pela Medida Provisória nº 353 e dessa forma, o órgão Federal recebe a responsabilidade de iniciar a Patrimonialização dos bens móveis e imóveis que pertenciam a RFFSA como forma de preservar o patrimônio e a memória ferroviária. Porém, a instituição não estava preparada para tamanha responsabilidade, o que caracterizou toda uma reorganização de trabalhos e prioridades.

Essa atribuição legal impôs ao órgão responsável pelo patrimônio cultural brasileiro a necessidade de proteção de um espólio de cerca de 50 mil bens. Por não ter partido de uma prática já existente na instituição é que essa atribuição trouxe problemas de ordem conceitual e gerencial para seu planejamento e execução (Prochnow, 2014, p.12).

Como forma de atender a nova exigência, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, começa a realizar o levantamento dos bens que pertenciam à Rede Ferroviária, porém, encontram dificuldades para exercer as novas atribuições, pois, além da quantidade de bens que Rede RFFSA possuía, não havia inventários regionais para acompanhar, comparar, ter uma dimensão quantitativa dos bens e ainda o questionamento de como essa memória ferroviária seria entendida a partir dessa patrimonialização.

Assim sendo, os bens provenientes da Rede Ferroviária S.A. foram segmentados em quatro grupos. São eles: operacionais; não operacionais; bens móveis e bens imóveis. A compreensão acerca da qualificação entre os bens operacionais e não operacionais, foi registrado por meio de Diário Oficial (ANEXO A), através da Lei n. 11.483, de 31 de maio de 2007. Assim, o

Art. 22. Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA, bem como aqueles delegados a Estados ou Municípios para a operação ferroviária (BRASIL, 2007).

O IPHAN assumiu a responsabilidade de salvaguardar os bens operacionais, móveis e imóveis, de valor artístico, cultural e histórico que pertenciam à extinta RFFSA. Já os bens reconhecidos como não operacionais eram materiais usados pela administração geral e escritórios da RFFSA e materiais que poderiam ser reutilizados na extensão ou aumento da prestação de serviço público ferroviário (BRASIL, 2007). Mas o que isso significa para esse patrimônio? Vamos analisar essa questão nos próximos tópicos.

3.5.1.2 O acervo institucional da ferrovia e a solicitação da criação do Memorial Ferroviário

Um Ofício foi emitido em 19 de julho de 2019 ao então superintendente do IPHAN na Bahia, o senhor Bruno César Sampaio Tavares pelo senhor José Eduardo Ribeiro Copello, então Diretor-Presidente da Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB). O Ofício foi recebido e protocolado no mesmo dia, como é possível confirmar no Anexo A através do carimbo da instituição e da assinatura de uma servidora.

O documento recebe como título o assunto: Cessão de peças, móveis e equipamentos. No decorrer do texto, o presidente e representante da CTB deixa claro o interesse da instituição do qual representa em firmar uma parceria com o IPHAN, para a criação do “Memorial Ferroviário”, que seria na Estação da Calçada, em Salvador. Além de estabelecer uma parceria, a CTB desejava consultar o IPHAN quanto à cessão dos bens (peças, móveis e equipamentos), que fazem parte da história da ferrovia na Bahia e que estavam armazenados no edifício do DNIT, no

também bairro da Calçada. No seguimento do pedido, ainda solicitam a inclusão de duas locomotivas.

De acordo com os documentos que foram disponibilizados e que tivemos abertura, não houve retorno ao pedido de concessão e criação do memorial ferroviário.

Nesse entendimento, podemos perceber que existiam acervos disponíveis para a criação do Memorial Ferroviário, como é possível comprovar nas discussões do próximo tópico e através das fichas de inspeções que veremos anexos desta pesquisa.

3.5.1.3 Lista de bens de acordo com a ficha de inspeção – Bens Móveis Históricos

A seguir vamos analisar algumas informações das fichas de inspeção dos bens Móveis e Históricos que foram elaboradas pelo Ministério dos Transportes (inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFA) – Comissão de Bens Históricos – Portaria 14. Nas fichas é possível encontrar as identificações dos técnicos da Inventariança/RFFSA e técnicos do IPHAN, juntamente com seus nomes completos, matrículas e data da inspeção.

As fichas seguem um padrão de identificação do bem patrimonial. Começam com o reconhecimento da unidade regional, no caso, Salvador, em seguida, a especificação do bem ao qual se refere o documento; local da inspeção; número do Patrimônio; Bem tomando e para esse campo, existem três alternativas (sim, não e sem informação); Estado Geral (aparência): contendo três possibilidades (bom, regular e ruim); tipo do bem; se pertence à categoria de Valor Histórico, Artístico e Cultural, com duas possibilidades (sim ou não); se funciona e para essa resposta, existem três possibilidades (total, parcial e não funciona); ferramental e para esse quesito, as alternativas são sim ou não; instalado no local de trabalho, apresenta duas probabilidades (sim ou não); observações; foto e assinatura dos técnicos responsáveis pela vistoria.

Dentro do conjunto de bens que compõem o acervo da extinta RFFSA, podemos perceber que existe uma variação de objetos e consequentemente algumas dificuldades em entender sua tipologia e sua classificação. De acordo com as análises de algumas fichas de inspeção dos Bens Móveis e Históricos, buscamos

demonstrar o quanto era variado o acervo da dissipada RFFSA e nesse sentido começamos a acompanhar as dificuldades encontradas pelo IPHAN e seus técnicos no processo de patrimonialização e categorização dos bens. Assim, é possível afirmar

O tamanho desse problema pode ser mensurável pelos dados da Inventariança da RFFSA apresentados em 2007: aproximadamente 52.000 bens imóveis; 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos; 31.400 metros lineares de acervo documental; 118.000 desenhos técnicos; 74.000 itens bibliográficos; e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios (Cavalcanti; Carneiro; Giannecchini, 2012 *apud* Prochnow, 2014, p. 29).

Esse acervo perpassa por todos os objetos que faziam a composição e o andamento dos serviços ferroviários, desde quadros (ANEXO B), pratos (ANEXO C), botões (ANEXO D), imagens de Nossa Senhora (ANEXO E), bancos (ANEXO F), palmatórias (ANEXO G), vasos sanitários (ANEXO H), cardápios (ANEXO I), carimbador de bilhetes (ANEXO J), locomotivas (ANEXO K), urinol (ANEXO L), bilheterias (ANEXO M), escultura (ANEXO N), grades (ANEXO O), caixa de telefonia (ANEXO P), caixa de cozinha (ANEXO Q), peso de balança (ANEXO R), ventilador (ANEXO S) a penico... Um acervo bem vasto e complexo.

Percebemos que no momento de realização do inventário, todos os objetos e acervos receberam uma ficha de inspeção, passando a compor o acervo de patrimonialização e automaticamente apresentando dificuldade no entendimento sobre a salvaguarda do que é ou poderia ser considerado patrimônio cultural, material ou imaterial e o que é/ foi objeto de uso de uma ferrovia em funcionalidade.

Tivemos acesso aos bens móveis catalogados e disponibilizados pela superintendência do IPHAN²⁴ por meio de documentos em PDF. Os documentos são compostos por 16 arquivos (ANEXO T), salvos conforme a descrição abaixo:

- 1- Inventário Valorado na área da Estação da calçada, composto por 06 páginas.
- 2- Inventário Valorado Mobiliário Neocolonial Armários Mesas - etc, composto por 36 páginas.
- 3- Inventário Valorado Mobiliário Neocolonial Cadeiras, composto por 27 páginas.

²⁴ Disponível em:

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?il3OtHvPArlTY997V09rhSskbDKbaYSycOHqqF2xsM0laDkkEyJpus7kCPb435VNEAb16AAxmJKUdrsNWVlqQ3iOVOGnxiH4OHvBF8fklZCr4paFV8s5Eh36gNxZS3sL.%20%20. Acesso em 12 mai. 2023.

- 4- Inventário Valorado Mobiliário diversos, composto por 42 páginas.
- 5- Inventário Valorado Pinturas Fotografias etc, composto por 28 páginas.
- 6- Inventário Valorado objetos Equipamentos Escritório, composto por 43 páginas.
- 7- Inventário Valorado Relógios, composto por 42 páginas.
- 8- Inventário Valorado Serviços de Mesa etc – composto por 62 páginas.
- 9- Inventário Valorado Cozinha, Sanitário etc composto por 11 páginas.
- 10- Inventário Valorado Mobiliário e Utilitários Estações, composto por 64 páginas.
- 11- Inventário Valorado Sinos, composto por 23 páginas.
- 12- Inventário Valorado Telégrafos Teodolitos Tripés, composto por 25 páginas.
- 13- Inventário Valorado Lanternas, composto por 23 páginas.
- 14- Inventário Valorado Placas, composto por 51 páginas.
- 15- Inventário Valorado Ferrovias, Equipamentos, Objetos etc., composto por 30 páginas.
- 16- Inventário Valorado Locomotiva, Equipamentos, Ferramentas, Moldes, composto por 63 páginas.

Com base nisso, elaboramos uma planilha (APÊNDICE A) e organizamos de acordo com a classificação do IPHAN, com a quantidade de objetos que compõem o acervo; o número de registro; número de controle de acesso; data do documento; data do registro; número de processo e a quantidade de páginas que compõem o arquivo em PDF, como forma de mensurar e demonstrar ao nosso leitor a dimensão do acervo que hoje está sob a guarda do IPHAN.

Os documentos foram solicitados²⁵ por meio de formulário, cópia de identificação e comprovante de residência. Os registros foram viabilizados pelo portal SEI²⁶, página do próprio IPHAN, que funciona como mecanismo de busca e acompanhamento de processos, como é possível visualizar na figura 14.

²⁵ Para a demanda da pesquisadora, foi criado um número de processo que foi gerado no momento da solicitação e encaminhado por e-mail pela própria Instituição Federal.

²⁶ Disponível em:

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_pesquisar.php?acao_externa=protocolo_pesquisar&acao_origem_externa=protocolo_pesquisar&id_orgao_acesso_externo=0. Acesso em 14 dez. 2023.

Figura 14 - Pesquisa Processual

Pesquisa Processual

Autuação

Processo: 01502 000692/2022-11

Tipo: Solicitação / Prestação de Informações Diversas (apenas para demandas fora do SIC)

Data de Registro: 13/04/2022

Interessados: Edmara Matos Maurício

Processo (ou Documento) de acesso restrito. Para acessá-lo ou obter demais informações entre em contato com a unidade do Iphan responsável pelo processo.

Lista de Protocolos (9 registros):

<input checked="" type="checkbox"/>	Documento / Processo	Tipo de Documento	Data do Documento	Data de Registro	Unidade
<input type="checkbox"/>	3448789	E-mail Encaminhamento do Requerimento	12/04/2022	13/04/2022	PROT IPHAN-BA
<input type="checkbox"/>	3448793	Requerimento	12/04/2022	13/04/2022	PROT IPHAN-BA
<input type="checkbox"/>	3448794	Documento	12/04/2022	13/04/2022	PROT IPHAN-BA
<input type="checkbox"/>	3452110	Despacho 914	14/04/2022	14/04/2022	DIVAP IPHAN-BA
<input type="checkbox"/>	3495634	Nota Técnica 311	05/05/2022	05/05/2022	COTEC IPHAN-BA
<input type="checkbox"/>	3495749	Despacho 2707	05/05/2022	05/05/2022	COTEC IPHAN-BA
<input type="checkbox"/>	4396634	Despacho 2481	11/05/2023	11/05/2023	COTEC IPHAN-BA
<input type="checkbox"/>	4400669	Ofício 1866	13/05/2023	13/05/2023	IPHAN-BA
<input type="checkbox"/>	4405376	E-mail	15/05/2023	15/05/2023	PROT IPHAN-BA

Fonte: SEI-IPHAN, 2022.

Assim, de acordo com o acesso à pesquisa processual é possível acompanhar todo o histórico e movimentação do acervo desde a posse até as atualizações do IPHAN.

3.6 Os entroncamentos com o passado: intervenções e estudos arqueológicos ao longo da extinta linha férrea

Após as finalizações das atividades do trem e da ferrovia, outro ciclo se iniciava para a região que compõe os bairros do Subúrbio Ferroviário de Salvador. A empresa responsável pela instalação do VLT/monotrilho é a Metrogreens Kyrail Concessionária da Bahia S.A., dessa forma, ela é a cumpridora direta pelo levantamento e estudos arqueológicos e de prospecção da região, já que o novo meio de transporte realizará viagens entre os bairros do Comércio e a localidade da Ilha de São João. Desta maneira, a extensão do território que é formado o Subúrbio Ferroviário de Salvador e o município Simões Filho, região Metropolitana de Salvador possuem 16 áreas com sítios arqueológicos reconhecidos pelo IPHAN. Assim,

Na Bahia, o enorme universo de sítios arqueológicos, que parece estar invisível aos olhos das pessoas leigas, está sendo inventariado, muito lentamente, por grupos de especialistas. Esta atividade, que envolve apenas o primeiro momento de aproximação, isto é, de identificação do sítio arqueológico seguida de cadastramento, está muito longe de ser a ideal. Reduzido número de profissionais, escassos ou nulos recursos e, sobretudo, a ausência de uma política de preservação por parte dos órgãos públicos fazem com que, em muitas situações, os vestígios arqueológicos

estejam ameaçados de desaparecimento sem ter sido, sequer, mapeados (Etchevarne, 2011, p.13).

Destarte, se faz necessário conhecer e pesquisar as áreas nas quais serão inseridas as instalações do VLT/monotrilho, pois esses bairros compõem uma região importante para a História do Brasil, seja no quesito dos sítios arqueológicos existentes nas regiões, pelos processos de aldeamentos, pela presença dos quilombos e toda a representação de resistência ou ainda pelo processo fabril e industrial das localidades. A partir dos achados arqueológicos a instituição assessorada pelo IPHAN precisa buscar mecanismos de proteção para as áreas e sítios arqueológicos.

Partindo desse conhecimento, antes de qualquer intervenção ou construção nas áreas delimitadas, cabe o estudo e pesquisa realizados por profissionais capacitados e especializados. O objetivo desses levantamentos é entender a questão atual das áreas, perceber se as novas construções podem colocar em risco os vestígios arqueológicos das localidades e se é possível prolongar as amostras de vidas passadas.

Assim, a empresa Metrogreen Skyrail Concessionária da Bahia S.A. recebe livre arbítrio para contratar a empresa que prestará esse serviço, porém, a instituição contratada precisa cumprir alguns itens pré-determinados pelo IPHAN antes do processo de iniciação de estudo. Após a aprovação e liberação da pesquisa de campo, é necessário apresentar os resultados das investigações ao órgão Federal que dispõe de equipe técnica para acompanhar, validar, aprovar, reprovar projetos e decisões, caso seja necessário.

A partir disso, de acordo com as informações disponibilizadas pelo portal SEI do IPHAN²⁷, a Instituição Federal solicita a concessionária que realize o “levantamento prévio em relação à presença de bens culturais e detentores nas áreas de influência do empreendimento”, pois por considerar:

a existência de bens tombados e valorados na área de influência direta do empreendimento, é sugerido uma avaliação de impacto aos bens culturais tombados e valorados através de um Relatório de Avaliação de Impacto aos Bens Culturais Tombados, Valorados e Registrados de acordo com a Seção II da Instrução Normativa nº 001, do IPHAN, de 25 de março de 2015.

²⁷ Disponível em:

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?il3OtHvPArlTY997V09rh sSkbDKbaYSycOHqgF2xsM0laDkkEyJpus7kCPb435VNEAb16AAxmJKUdrsNWVlqQ3E8YktUXTdho TUJvwnSA1zeV3wZAdYS8WVNZavppWnj . Acesso em 07 jun. 2024.

O despacho de número 6594.2019 - COTEC IPHAN-BA/IPHAN-BA de 11 de setembro de 2019, solicita alguns estudos para viabilizar o parecer técnico. Assim, o Projeto de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico precisa conter:

01. Contextualização arqueológica e etno-histórica da AID do empreendimento, por meio de levantamento de dados secundários, a partir de consulta à bibliografia especializada;
02. Proposição de metodologia de pesquisa para caracterização arqueológica da Área Diretamente Afetada - ADA, prevendo levantamento de dados primários em campo com base em levantamento prospectivo intensivo de sub-superfície;
03. Proposição das atividades de análise e conservação dos bens arqueológicos visando registrar, classificar e conservar o material arqueológico oriundo da execução do Projeto;
04. Proposição das atividades de conservação dos bens arqueológicos visando registrar, classificar e conservar o material arqueológico oriundo da execução do projeto;
05. Indicação de Instituição de Guarda e Pesquisa para a guarda e conservação do material arqueológico;
06. Currículo do Arqueólogo Coordenador, do Arqueólogo Coordenador de Campo, se houver, e da equipe tecnicamente habilitada;
07. Declaração de participação de todos os membros da equipe de pesquisa;
08. Proposição de estratégias de esclarecimento e divulgação dos bens culturais acautelados das atividades a serem realizadas no local, destinadas à comunidade local e ao público envolvido;
09. Proposta preliminar das atividades relativas à produção de conhecimento, divulgação científica e extroversão;
10. Delimitação da área abrangida pelo projeto em formato shapefile;
11. Prova de idoneidade financeira do projeto (endosso financeiro);
12. Cópia dos atos constitutivos ou lei instituidora (quando o executor da pesquisa arqueológica for pessoa jurídica);
13. Relação, quando for o caso, do(s) sítio(s) arqueológico(s) pesquisado(s);
14. Definição dos objetivos;
15. Sequência de operações a serem realizadas no(s) sítio(s) arqueológico(s);
16. Cronograma de execução;
17. Mapa com imagem em escala compatível.

Diante disso, é solicitado à empresa responsável pelo desenvolvimento do projeto os “Relatórios de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico”, dessa forma, precisam apresentar:

1. Caracterização e avaliação do grau de conservação do patrimônio arqueológico da AID;
2. Justificativa técnico-científica para a escolha das áreas onde foi realizado o levantamento arqueológico baseado em dados primários em campo;

3. Descrição das atividades realizadas durante o levantamento arqueológico;
4. Quantificação, localização e delimitação georreferenciadas e caracterização dos sítios existentes na ADA;
5. Apresentação da análise do material arqueológico proveniente da pesquisa;
6. Inventário dos bens arqueológicos de acordo com o determinado na Portaria IPHAN nº 196/2016;
7. Relato das atividades ligadas à produção de conhecimento, divulgação científica e extroversão, bem como a apresentação do cronograma das ações futuras;
8. Ficha de registro dos sítios arqueológicos identificados, conforme modelo disponível no sítio eletrônico do IPHAN;
9. Relato das atividades de esclarecimento desenvolvidas com a comunidade local;
10. Avaliação dos impactos diretos e indiretos do empreendimento no patrimônio arqueológico na ADA;
11. Recomendação das ações necessárias à proteção, à preservação in situ, ao resgate e/ou à mitigação dos impactos ao patrimônio arqueológico que deverão ser observadas na próxima etapa do Licenciamento; e
12. Assinatura do Arqueólogo Coordenador, responsabilizando-se pelo conteúdo do Relatório.

Assim, com todos os campos determinados e claros, o PHAN dinamiza todas as informações e passos que os prestadores de serviços precisam seguir para apresentar um relatório preciso, conciso e válido para as demandas da Instituição. Então, a Metrogreen Skyrail Concessionária da Bahia S.A. contrata para desenvolver a consultoria e levantamento de território a empresa Archaïos Logos Consultoria Científica.

A seguir, podemos acompanhar breve resumo do projeto composto de 121 páginas²⁸ elaborado pela empresa Archaïos Logos Consultoria Científica e apresentado ao IPHAN. O documento recebe o título de “Projeto de avaliação de impacto ao patrimônio arqueológico do VLT– monotrilho do Subúrbio de Salvador e Simões Filho – BA”. No projeto, consta apresentação e justificativas para o desenvolvimento e aplicação do mesmo, levando em consideração a importância histórica das localidades nas quais pretendem ser instalado o VLT/monotrilho. No decorrer do documento, consta o levantamento histórico das regiões de Salvador e Simões Filho e dos bens tombados que estão dentro do percurso da área estudada;

²⁸ Disponível em

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5Tn8QqoR3s6X56eQstn1ZvUCmKoJiecaQGd7ifPYA91TFGR5UTUxclsMSQaVUnbegDAErrsRHmVMWY8r6MxkUWA. Acesso em 13 ago. 2024.

apresentam métodos para tratamento dos acervos e suas tipologias, caso sejam encontrados; currículos da equipe de arqueólogos que vão desenvolver as pesquisas e formas de divulgação do material encontrado.

Projeto apresentado e licença para pesquisa de campo liberada pelo IPHAN, a Archaïos Logos Consultoria Científica inicia seus trabalhos de pesquisa e levantamento de prospecção e vestígios arqueológicos como previsto em projeto que antecedeu a liberação de campo. A empresa contratada apresenta relatório técnico composto por 448 páginas²⁹ e nesse compilado de informações, vale destacar que

O Estado da Bahia apresenta um significativo acervo arqueológico registrado, possuindo aproximadamente 1.349 sítios cadastrados no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA – IPHAN). A maioria desses sítios é caracteristicamente de registros rupestres, embora também sejam encontrados sítios históricos, aldeamentos de agricultores ceramistas, oficinas líticas, sítios com material paleontológico e sítios com enterramentos (Archaïos e Logos, 2020, p. 42).

[...] Ressalta-se que a Estrada de Ferro Bahia and San Francisco Railway foi construída numa faixa de aproximadamente 15 metros de largura, tendo sido delimitada obedecendo normas institucionais, e sendo, segundo Bicho (2011), completamente independente de fatores naturais e culturais, pois está limitada por uma fronteira arbitrária. Para a instalação dessa ferrovia foi necessária a realização de aterros nas áreas das atuais estações de Calçada, Almeida Brandão, Escada, Periperi, Paripe e na própria linha que receberia os dormentes e trilhos. Assim, os aterros construídos para a implantação da referida estrada suplantaram os limites naturalmente impostos pelo ambiente. Soma-se a isso o fato de que, segundo Fernandes (2006), foram realizados vários quilômetros de cortes e aterros com taludes feitos de areia e cobertura vegetal, que necessitaram de realização de grandes obras de contenção (Archaïos e Logos, 2020, p. 82).

[...]Assim, torna-se evidente que a região investigada foi modificada de forma abrupta durante séculos, mesmo antes da implantação da Estrada de Ferro Bahia and San Francisco Railway, e continua modificando-se num processo contínuo de crescimento demográfico do subúrbio ferroviário de Salvador (Archaïos E Logos, 2020, p. 82-83).

Após submeter o projeto para aprovação ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a equipe técnica especialista do órgão que foi direcionada para cuidar e acompanhar o processo reprova o projeto por apresentar dados superficiais. Todos os dados do relatório que precisam de tratamento são citados e enumerados,

²⁹ Disponível em>

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5QkOyJO1nxiCEQVvf6prg_1ogtFHIWsRW0NjuogMHN7-oxbarOsgUpNhXCP9_b6HlmKpVqbB25S3C1-H4EAMP61. Acesso em 08 jun. 2024.

possibilitando justificativa, alteração e correção da empresa contratada pela concessionária *metrogreen skyrail*.

Os arqueólogos que representavam a Archaivos Logos decidem se afastar dos projetos. Envia carta de dispensa ao IPHAN, justificando motivos pessoais. A instituição Federal aceita a dispensa e nesse seguimento, cabe à concessionária *metrogreen skyrail* indicar outra empresa para o desenvolvimento do relatório de prospecção. Dessa forma, a empresa indicada para apresentar o novo relatório de consultoria, estudo e prospecção da região do Subúrbio Ferroviário de Salvador e Simões Filho é a Cotias e Dias LTDA, com razão social Arqueólogos. A nova empresa de consultoria contratada precisa seguir os mesmos passos e trâmites solicitados pelo IPHAN a instituição anterior, já apontados em outro momento deste texto.

Assim, a Arqueólogos consultoria elabora um relatório composto por 90 páginas³⁰ com informações gerais sobre o projeto, equipe técnica, contratante, identificação da responsável endossante, nesse caso a UNEB - Universidade Estadual da Bahia, levantamento e detalhamento histórico da região, mapeamento e localização das obras, objetivo e objetos de pesquisa, levantamento arqueológico de Salvador e Recôncavo, conceituação e metodologia da pesquisa e proposta preliminar de utilização futura do material produzido para fins científicos, culturais e educacionais.

Após a elaboração, emissão e aprovação do projeto pelo IPHAN, é publicada a portaria nº 60 no Diário Oficial da União em 28 de setembro de 2020 autorizando a execução do projeto. Para o desenvolvimento desta etapa houve o apoio Institucional do Laboratório de Arqueologia e Paleontologia - LAP - da Universidade Estadual da Bahia - UNEB - Campus VII - Senhor do Bonfim. Posteriormente a aprovação do projeto pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a Arqueólogos iniciam os seus trabalhos de campo e pesquisa pelo que eles denominam por zonas de potencial arqueológico com base nos dados etno históricos e arqueológicos.

³⁰ Disponível em:

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5TZhyngMt9dUpPuL-OFWIUnB4ylboSz3acmVjvwLbzp67AZbV1mqleKHqK5Ngqq1Y5xUVc4JO2ui_6nl7TzKol- Acesso em 15 jun. 2024.

Assim sendo, a atual empresa de consultoria apresenta o relatório³¹ de resultados composto por 75 páginas para o IPHAN contendo os produtos de suas pesquisas, os achados arqueológicos e outra perspectiva de arqueologia, pois, apresentam a importância do cuidar, monitorar e avaliar as construções coloniais e industriais que fazem parte das regiões que serão inseridos o VLT/Monotrilho, usando como justificativa o valor histórico dessas construções. Algumas dessas edificações recebem o selo de tombamento do IPHAN, mas outras não. Porém, todos os prédios e edifícios que permanecem de pé, são testemunhas das mudanças históricas, da evolução social e são representantes “vivos” de outros momentos, e nesse sentido, cabe à arqueologia apresentar mecanismos para monitorar e prolongar a sua permanência.

O IPHAN aprova o projeto e programa apresentado pela Cotias e Dias LTDA - Arqueólogos. Os especialistas solicitam à instituição Federal autorização para permanecer em campo, para continuar as pesquisas, justificando através de relatórios e endossos financeiro e institucional. Diante dos dados expostos e comprovados, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional concede a permissão para continuidade das pesquisas. Essa dinâmica já ocorreu por mais duas vezes, quando a Arqueólogos solicitou prazos de 12 meses e em seguida mais 12 meses, mas seguindo todos os passos burocráticos que são exigidos para fundamentar a sua permanência na região estudada. Atualmente, período em que esta dissertação vem ganhando corpo, a autorização de pesquisa de campo permanece vigente. Importante destacar o despacho de 15 de abril de 2024 nº 1833/2024, que apresenta a solicitação de transferência de titularidade no empreendedor da obra, antes Metrogreen Skyrail concessionária da Bahia S.A, para a Companhia de Transportes do Estado da Bahia - CTB.

³¹ Disponível em:

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5TpA_B9db5pEsFoN8bcrVMb7nw7_tOsia8_RdxDvt49WsjmVHwMIIMDYDP8YR27EjMv1IY56AOL9QSkKUaWtch. Acesso em 15 jun. 2024.

4 O OBJETO MUSEAL DEIXOU DE EXISTIR?

Neste terceiro e último capítulo, concluímos que os ciclos se reiniciam, que o objeto museal, o responsável pelas transmissões de afetos, representante e responsável entre as ligações e memórias entre o objeto que já existiu ou que tinham uma composição diferente do que existe agora, é o responsável pela manutenção das relações com o indivíduo, quando assim, o mesmo deseja.

Nesse momento do nosso texto, apresentamos as possibilidades do patrimônio arqueológico que estão presentes no Subúrbio Ferroviário de Salvador e nesse sentido, queremos deixar claro que não estamos apenas falando dos achados arqueológicos que foram coletados em alguma escavação, mas também daqueles que estão presentes no rito de passagem, que compõem a visão paisagística dos bairros; da construção arquitetônica que é capaz de rememorar o período colonial; que nos faz reviver a consolidação industrial que incentivou o crescimento demográfico na região e até mesmo o patrimônio natural, que apesar de não receber a devida atenção e proteção, o Subúrbio Ferroviário de Salvador conta com praias belíssimas, cachoeiras e um parque ecológico que recebe proteção ambiental estadual.

4.1 Os ciclos se reiniciam...

A partir do entendimento da transformação e transmutação, compreendemos que os ciclos se iniciam e reiniciam. Também que existe o processo e o tempo de “vida” para cada ser, para cada objeto, para cada patrimônio. Em determinados casos, a mutação abre passagem para o novo; em outros casos, revive e rememora a sua origem ou o seu decurso inicial.

O encerramento das atividades do Trem e da Ferrovia causou comoção e indignação em muita gente, por todos os argumentos que trouxemos neste texto, em momentos anteriores, porém, precisamos falar sobre a tomada de decisão de instalação da ferrovia que também destruiu patrimônios irrecuperáveis como os patrimônios naturais que foram degradados e destruídos em nome da modernização.

Necessitamos lembrar que essa é uma região rica em patrimônios e achados arqueológicos, que, possivelmente, perdemos informações relevantes com

a abertura de espaços para o meio de transporte. Porém, esse momento de finalização e reinício de ciclo, nos proporciona estudos e descobertas que não foram possíveis lá em 1860, seja pela não valorização da arqueologia, da falta de percepção e compreensão dos processos arqueológicos para o melhor entendimento da sociedade e sua formação; pelo próprio período imperial e pelas transformações, pesquisas e conhecimentos científicos que vem sendo somados ao longo dos anos. Nesse sentido:

Para o cientista arqueólogo, um objeto ou um sítio arqueológico pode ser definido como o vestígio ou o conjunto de vestígios materiais que provém de alguma ação, no passado, do indivíduo em sociedade. Assim, deve-se considerar como arqueológico qualquer resto de tipo artefactual (seja ele objeto ou transformação ambiental) que remeta aos grupos humanos que hoje não têm mais representantes vivos. Com esta concepção é possível afirmar que os materiais arqueológicos são, ainda que em diversos graus, testemunhos dos processos sócio-históricos que ocorreram em um determinado local ou território (Etchevarne, 2011, p.9).

Assim, é possível constatar que a área que estudamos é composta por um conjunto de vestígios, sejam aqueles que só serão encontrados através do processo de pesquisa e escavação; ou ainda aqueles que estão visíveis e acessíveis aos nossos olhos, no cotidiano. Podemos citar alguns desses legados que estão presentes na região estudada, definidos como patrimônio industrial, arquitetônico e o natural.

Efetivamente, para a ciência arqueológica, o valor histórico do objeto ou sítio arqueológico reside nas possibilidades que ele oferece de “documentar” fatos habituais ou extraordinários realizados por um determinado grupo humano no passado. Os artefatos líticos lascados, assim como a composição das fogueiras, depõem tanto acerca da sociedade de caçadores coletores como os restos de uma linha de montagem de uma fábrica do final do século XIX, sobre algum local de um país capitalista no Ocidente. Esta percepção traz implícita a valorização da categoria de artefato que possa expressar, o mais eloquentemente possível, uma determinada configuração sociocultural, não importa o nível de desenvolvimento tecnológico e econômico ou de complexidade social que ela represente (Etchevarne, 2011, p. 9).

Dessa forma, compreendemos que através do valor histórico do objeto é possível documentar fatos, apresentar e representar vivências e períodos que contribuem com a formação cultural e social de um povo. Nesse sentido, o patrimônio industrial que se faz presente na região estudada, contribui para essa documentação e entendimento de fatos, períodos e ciclos. Dessa forma, o

patrimônio industrial pode ser concebido como uma área de investigação viva. Assim,

Um aspecto pouco considerado do patrimônio industrial é que ele é um campo de investigação vivo, e não passadista ou morto. Isso porque, não se limita apenas a um conjunto de bens arquitetônicos ou sítios cheios de objetos e partes de objetos interessantes. Uma vez que se detém sobre máquinas, equipamentos, instalações e imóveis onde se processou a produção industrial, o patrimônio industrial é também a recolha e o tratamento de um patrimônio técnico de uma sociedade e de uma comunidade, e esse processo está sempre em transformação. Ele permite estabelecer, hoje, um elo entre as formas de produzir - o que envolve homens/mulheres e máquinas - e a cultura. Ora, toda a relação de trabalho que envolve o executante e o instrumento envolve também uma reapropriação, por parte do agente, das ferramentas que tem à sua disposição: diante das máquinas, os operadores criam, adaptam, inventam modos, rearranjam o espaço, colocam, por exemplo, um suporte no solo para regular a altura, ou fazem alguma “gambiarra” para tornar a tarefa mais suportável, para “ganhar” algum tempo livre diante de um ritmo imposto... Eles podem inclusive interferir no funcionamento do maquinário - o que é certamente arriscado, chegando a ocasionar acidentes. O que é de todo modo interessante ressaltar é o papel ativo do operador humano. Portanto, se pensarmos em uma história da tecnologia que incorpore não apenas a máquina ou o equipamento em si, mas a sua distância ou proximidade diante do elemento humano da operação, o patrimônio industrial tem muito a contribuir. O “mapeamento”, nesse caso, teria que se ampliar (Silva, 2006, p. 2).

Analisando o patrimônio industrial e consequentemente arquitetônico, percebemos que não podemos analisá-los de forma isolada. Um objeto pode ser carregado de símbolos e significados. Partindo do patrimônio como ponto de rememoração podemos mapear e percorrer vários caminhos, seja na esfera industrial, econômica, geográfica, trabalhista ou arquitetônica. E nesse sentido,

O patrimônio arquitetônico faz alusão aos bens imóveis que retratam a história e a memória local, remetendo sua importância à sociedade tanto para quem os deixou quanto para quem vai herdá-los. Com o avanço e o desenvolvimento das cidades, muitas vezes esses bens são descartados ou deixados à mercê ante as intempéries do tempo ou forças do capitalismo, propiciando uma deterioração provocada. Infelizmente esse é o destino fatídico de muitos prédios, acarretando a perda da identidade e da peculiaridade dos lugares, dando origem a caixas brancas ou imitações vergonhosas que não remetem à cultura, identidade ou memória das pessoas que ali residem (Oliveira *et al*, 2023, p. 195).

Seguindo no entendimento acerca do patrimônio arquitetônico, a antiga região ferroviária abriga muitas construções que por si só remetem a períodos relevantes na compreensão da história do país. É possível identificar construções do período colonial, período imperial e ainda as construções ecléticas, que retratam e fazem referências a momentos distintos.

Deste modo, a memória arquitetônica se faz presente em vários pontos da região do Subúrbio Ferroviário de Salvador. A seguir, apresentaremos algumas construções como forma de ilustrar o nosso entendimento e compressão. O primeiro exemplo apresentado é a Antiga Fábrica de Tecidos São Brás que atualmente encontra-se em processo de arruinamento. Sua construção foi edificada na Rua Almeida Brandão, nº 63, no bairro de Plataforma, no Subúrbio Ferroviário de Salvador. Sua construção data do ano de 1875. Conta com a proteção Estadual - Decreto nº. 8.357/2002, porém, isso não impediu a continuação do seu desuso e consequentemente a sua degradação. Seu tombamento aconteceu em 05 de novembro de 2002. O encerramento das atividades fabris ocorreu em 1968. Assim, desde a desativação da fábrica, a construção perdeu o seu uso cotidiano, a sua finalidade de construção, consequentemente, os seus cuidados e manutenções. Entretanto, a insistência daquelas ruínas a permanecerem erguidas, nos faz rememorar o significado histórico daquele sítio no processo histórico da Bahia.

A importância do sítio em que está localizada a Fábrica remonta à época da colonização. Neste local existiu a tapera do chefe Mirangaoba, senhor da aldeia de São João que no início da colonização foi transformada no primeiro aldeamento indígena promovido pelos jesuítas no Brasil. A Fábrica São Braz foi construída sobre o local onde existiu um engenho de açúcar, provavelmente o Engenho São João. Neste engenho, o Padre Antônio Vieira proferiu sermão dirigido à Irmandade dos Pretos de Nossa Senhora do Rosário. Além disso, o território onde se encontra a fábrica assistiu às invasões holandesas no século XVII, e às investidas dos portugueses nas batalhas pela independência da Bahia³².

Analisando os dados históricos sobre a importância do sítio em que foi construída a Fábrica de Tecido São Brás (Figura 16), é possível imaginar que é uma região que deve contar com inúmeros achados arqueológicos que estão abaixo daquela construção de grande magnitude. Dessa forma, podemos afirmar que esse patrimônio industrial e arquitetônico é guardião de muitos outros patrimônios e que inclusive, segue resistindo às ações do tempo, do indivíduo e protegendo outros tipos de patrimônios e que só o tempo poderá nos dizer quais são. Assim,

Ao preservar o patrimônio é possível garantir suas características para entender e explicar a evolução histórica e urbana das cidades por meio de heranças objetivas e subjetivas. A relação entre memória urbana e sentimento de pertencimento pode refletir na identidade de cada pessoa,

³² Disponível em <http://patrimonio.ipac.ba.gov.br/bem/antiga-fabrica-sao-bras/> Acesso em 27 jul. 2024.

trazendo uma reflexão consciente pela preservação da arquitetura (Oliveira *et al*, 2023, p. 194).

Figura 15 - Fachada principal da Fábrica São Braz, em 1918



Fonte: Jornal A Tarde. Disponível em: <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/predio-de-fabrica-do-seculo-xix-deve- virar-parque-das-ruinas-1253674>. Acesso em 26 jul. 2024.

Na imagem acima, podemos perceber a imponência da construção que durante muitos anos abrigou a Fábrica de Tecidos São Brás. De acordo com a imagem, a quantidade de pessoas que encontravam-se na frente da fábrica, nos leva a acreditar que era o horário de chegada, saída ou até troca de turno dos operários. Tendo em vista que a instalação da fábrica possibilitou o crescimento do bairro de Plataforma e a criação da Vila Operária, logo os funcionários da fábrica residiam aos arredores do local de trabalho. Assim:

O caso da fábrica São Braz localizada no bairro da Plataforma em Salvador, uma das fábricas têxteis mais importantes da história da industrialização baiana, em particular de Salvador, construída no final do século XIX em uma área do subúrbio muito próxima à cidade, que, apesar das descaracterizações ocorridas ao longo da segunda metade do século XX, guarda ainda um grande potencial cultural, paisagístico e, portanto econômico (Castore, 2013, p. 2).

Com isso, constatamos que a edificação industrial nos remete a vários períodos marcantes da nossa história. Entendemos que a finalidade inicial de sua construção não tem mais sentido, durou o tempo que teve que durar, o tempo que

foi determinado pelos próprios avanços tecnológicos, pela necessidade de lucro do comércio e do capitalismo.

Em contrapartida, entendemos que é possível acontecer o reuso do patrimônio, possibilitando outra “vida” para a sua utilização, postergando a sua degradação total e a finalização do seu ciclo. Dessa forma,

A herança industrial fora de uso levanta dois tipos de questões, de natureza e escala diferentes. Por um lado, os edifícios isolados, em geral de construção sólida, sóbria e de manutenção fácil são facilmente adaptáveis às normas de utilização atuais e se prestam a múltiplos usos, públicos privados. Na Europa e nos Estados Unidos, já são incontáveis as usinas, ateliês, entrepostos, transformados em imóveis residenciais, em escolas, teatros ou mesmo museus.

Essa reconversão de edifícios, alguns dos quais pertencentes à história da técnica, liga-se, ao mesmo tempo, a uma conservação histórica e a uma sadia economia logística. Em contrapartida, essas marcas anacrônicas, que são os terrenos baldios, os poços das minas desativadas e as respectivas áreas em que se depositavam os minérios, as escórias dos altos-fornos, as docas e os estaleiros abandonados têm, antes de tudo, um valor afetivo de memória para aqueles que, por muitas gerações, tinham neles seu território e horizonte e que se esforçam para que não lhes sejam subtraídos. Para os outros, elas têm um valor de documento em escala regional, que a memória fotográfica haverá de conservar, mas cuja preservação real parece ter se tornado ilusória por suas próprias dimensões, numa época de urbanização e de reorganização dos territórios (Choay, 2001, p. 219-220).

Então, compreendemos que o ciclo da Fábrica de Tecido São Brás foi encerrado (Figuras 16 e 17), mas acreditamos que é possível que essa fonte documental possa abrigar e dar vida a outros projetos sem deixar de rememorar a sua importância histórica e cultural para a região.

O patrimônio abandonado, vítima da não preservação, torna-se uma página apagada da história – vestígios dignos de ser legado e transmitido para as gerações futuras. Tais materialidades devem ser preservadas e salvas da destruição por meio de políticas públicas que regulamentem sua preservação e manutenção. É necessário, entretanto, unir políticas públicas com interesse social para que aconteça a valorização patrimonial e histórica de um espaço. A preservação do patrimônio age no sentido de integrar e incorporar valor aos lugares, vinculando-se a um planejamento adequado e sustentável culturalmente para as cidades, à medida que ganha sua legitimidade social de maneira a estabelecer uma relação direta entre a preservação e o desenvolvimento econômico, estabelecendo, desta forma, significância à sua identidade simbólica (Oliveira *et al*, 2023, p.195).

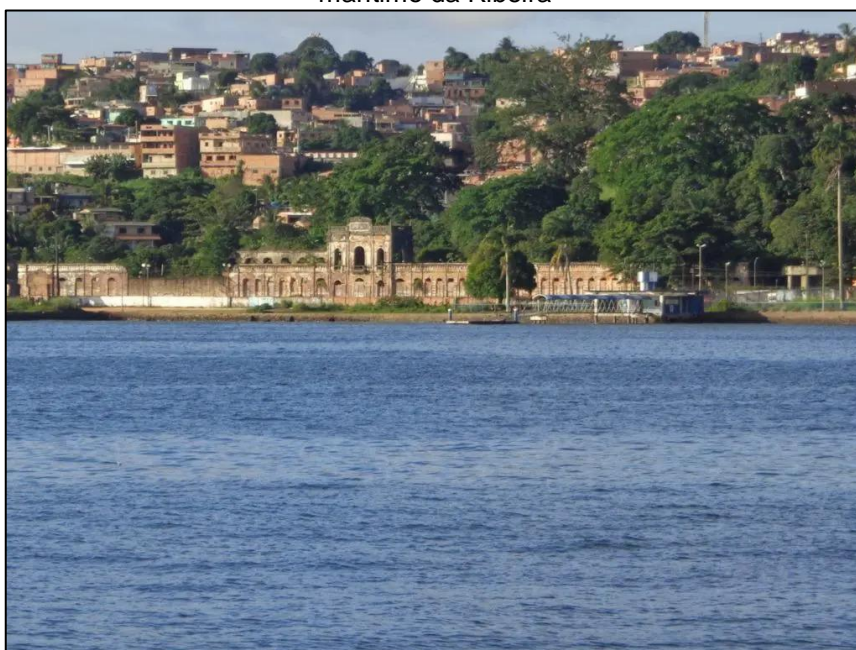
Figura 16 - Fachada das ruínas da Antiga Fábrica de Tecido São Brás



Fonte: Veneza Pereira Narciso, mar. 2019.

Na figura 16, podemos ver parte da fachada do que um dia foi a Fábrica de Tecido São Brás, atualmente, em ruínas. O registro da imagem ocorreu no ano de 2019, por essa razão ainda é possível constatar a linha férrea. Pois, naquele período, as atividades e viagens do transporte ferroviário aconteciam normalmente, isto é, seis dias por semana, de segunda a sábado, com a primeira viagem às 6 horas da manhã e a última do dia às 20 horas.

Figura 17 - Fachada das ruínas da Antiga Fábrica de tecido São Brás. Vista a partir do terminal marítimo da Ribeira



Fonte: Veneza Pereira Narciso, mar/2019.

Na figura 17, vemos parte da fachada da Antiga Fábrica de Tecidos São Brás que foi edificada voltada para a Baía de Todos os Santos. O registro foi realizado a partir do terminal marítimo do bairro de Plataforma. Notamos que a construção foi edificada a poucos metros do mar.

Outro exemplo de bem patrimonial que podemos apresentar é o Parque São Bartolomeu (Figura 18). Classificado como Patrimônio Natural, recebe proteção ambiental estadual através do decreto nº 7.970 de 5 de junho de 2001 (BAHIA, 2001). Apesar da beleza exuberante, das matas, da água doce e suas belíssimas cachoeiras, essa região é e foi muito importante para o contexto histórico da Bahia em sucessivas ocupações e expansões. O Parque é uma reserva da Mata Atlântica, no centro urbano de Salvador. A fauna e flora da região são sagradas para as religiões de matriz africana (Figura 19). Há registros históricos que nessa região viviam os povos Tupinambás e posteriormente abrigou o Quilombo do Urubu.

Ponto de convergência de povos distintos como os índios Tupinambás e os escravos africanos da Nigéria, Benin, Angola e Congo, o Parque de São Bartolomeu resiste ao longo dos séculos ao crescimento desordenado da cidade do Salvador. A beleza especial do lugar parece ter exercido um fascínio e um poder de persuasão irresistível nos índios Tupinambás, que aqui fincaram raízes e fundaram uma grande aldeia, renunciando assim aos seus hábitos nômades. Também abrigou escravos fugitivos que aqui encontraram proteção e refúgio, organizando-se por volta do ano de 1826 no chamado Quilombo do Urubu (Serpa, 1996, p.177).

Dessa forma, podemos constatar que a experiência de caminhar por determinados pontos do Subúrbio Ferroviário de Salvador, é uma vivência a um grande museu a céu aberto³³, um museu sem paredes, mas com muitos objetos patrimonializados, patrimônios e construções tombadas³⁴, além daqueles que não

³³ Os museus a céu aberto são importantes elementos de transformação da paisagem urbana, preservando e expondo obras de arte em ambiente natural e amplo. Eles ajudam a contar a história da cidade e proporcionam aos visitantes uma experiência única. Esses museus são parte da morfologia urbana e contribuem para a compreensão das relações interpessoais e culturais que constituem o espaço urbano. É essencial entender a cidade como um organismo vivo em constante evolução e considerar a interação humana com os elementos naturais e artificiais que compõem essa paisagem (Ribeiro, 2024, p.3).

³⁴ Tombamento é o termo usado para definir o ato administrativo realizado pelo poder público, com objetivo de preservar para a população bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e até afetivo. A intenção é impedir que esses bens venham a ser destruídos ou descaracterizados. Disponível em <http://condephaat.sp.gov.br/o-condephaat-e-a-upph/#:~:text=TOMBAMENTO,a%20ser%20destru%C3%ADdos%20ou%20descaracterizados>. Acesso em 05 ago. 2024.

recebem nenhum tipo de proteção legal, mas que fazem parte da memória e história afetiva de cada indivíduo/grupo.

Figura 18 - Vista Parcial do Parque São Bartolomeu com a Represa do Cobre



Fonte: Bahia Turismo. 2014. Disponível em <http://www.bahia-turismo.com/salvador/parques/sao-bartolomeu.htm> Acesso em 28 jul. 2024.

Na figura 19, podemos constatar as belezas naturais do Parque São Bartolomeu que fica localizado entre as enseadas dos Cabritos e Pirajá. O parque envolve a Bacia do Cobre, uma represa, possível confirmar na imagem.

Figura 19 - Luta do povo de santo em defesa do parque é constante



Fonte: Jornal Cedoc A Tarde. Disponível em: <https://atarde.com.br/colunistas/atardememoria/sao-bartolomeu-sede-do-culto-aos-caboclos-necessita-superar-estigmas-1231939>. Acesso em 28 jul. 2024.

Na figura 20, podemos observar um grande grupo de pessoas. No primeiro plano, pessoas sentadas sob uma rocha/pedra. No segundo plano, um grupo maior andando e ao fundo da imagem, uma cachoeira. Apesar de ser uma imagem em preto e branco, podemos constatar que a maioria das pessoas usa branco; mulheres usam torço e em algumas, é possível ver guias³⁵. Nesse sentido,

Para entender o caráter sagrado do Parque de São Bartolomeu é necessário se deter mais nas práticas e nos ritos do candomblé. São esses ritos a expressão de uma cosmologia e visão de mundo precisas: Todas as ações dos praticantes do culto no Parque devem ser explicitadas e melhor entendidas, já que exprimem um profundo sentido estético, religioso e, por que não dizer, ecológico. Os sacrifícios e as oferendas aos deuses, as romarias às cachoeiras sagradas e a coleta de plantas rituais na área do Parque mostram uma ligação bastante forte do candomblé com a natureza, dão novos significados aos espaços e elementos naturais e fazem do Parque o local de morada de Oxumaré (orixá do arco-íris), Nanã (orixá da lama, das águas subterrâneas e dos pântanos), Oxum (orixá da água doce e da fertilidade), Obaluaiê (orixá das doenças que mantêm estreitas ligações com a terra e os troncos das árvores) e Tempo (orixá bantu da caça) (Serpa, 1996, p.181).

Nessa continuidade, é possível afirmar que a região que forma o Subúrbio Ferroviário de Salvador, é composta por vários fatos marcantes para a História do País, pensando especificamente no Parque de São Bartolomeu como ponto estratégico para entender sobre o processo colonização dos portugueses nas adjacências como o sincretismo religioso, o processo de aldeamento, a batalha de Pirajá, a Independência da Bahia... e, atrelado a esses acontecimentos históricos, há vivências e evidências arqueológicas tão presentes e visíveis.

Nesse sentido, apresentamos o Sambaqui³⁶ da Pedra Oca, mais um exemplo de patrimônio, nesse caso, arqueológico, presente no Subúrbio Ferroviário de Salvador, especificamente, no bairro de Periperi (Figura 21). Examinado por Valentín Calderón, num estudo intitulado, exatamente, O Sambaqui da Pedra Oca (Risério, 2004).

³⁵ São chamados de guias os colares usados pelos médiuns durante as sessões e giras e também utilizadas pelos filhos da casa representando os seus guias (Orixás), variando a cor conforme a Linha na qual o espírito atua (Rocha; Severo; Silva, 2019, p.15).

³⁶ Sambaquis correspondem a construções intencionais feitas com acúmulo e conchas, produto de descarte da alimentação dos moluscos ou da coleta delas, com o propósito construtivo (Etchevarne, 2022, p. 28).

Figura 20 - Sítio Sambaqui da Pedra Oca (Salvador da Bahia). Colina remanescente com cobertura vegetal herbácea



Fonte: Júlio Mello de Oliveira, 2022.

Essa é uma região que fica a poucos metros da praia. Na figura 21, é possível identificar a colina remanescente dos sambaquis, além da vegetação do entorno. Porém, não é de fácil identificação para quem não é um pesquisador ou curioso da área. Razão essa que pode ser uma justificativa para a degradação mais rápida desses vestígios arqueológicos. E nesse sentido, podemos justificar a sua importância para a compreensão arqueológica da região,

Há mais de três mil anos, numa praia baiana hoje extinta, estabeleceram-se os primeiros habitantes da atual Pedra Oca, em Periperi. Acampados no areal, de frente para o mar, aqueles índios oleiros e mariscadores, comedores de moluscos, foram acumulando restos alimentares e detritos objetais num mesmo ponto. E assim foi se formando o sambaqui. Nos seus estratos mais antigos, há cinzas e conchas de moluscos. Logo em seguida, cacos de cerâmica. Muito mais tarde, chegaram ali índios tupis e, quase de imediato, gente da Europa. Inicia-se a época do contato luso-indígena. E o sambaqui sinaliza, em seus estratos mais recentes, a realidade das trocas interculturais. Misturam-se, então, no terreno escavado, artefatos tipicamente indígenas e artefatos europeus. As contas de colares feitas de vértebras de peixe, as pedras com entalhes artificiais, as pontas de osso e a cerâmica ameríndia mesclam-se com cerâmica azul e branca europeia e alguns objetos de ferro (Risério, 2004, 11-12).

Esses são apenas alguns dos muitos exemplos existentes no Subúrbio Ferroviário de Salvador e que fazem parte da arqueologia urbana, que podem

continuar servindo de estudo da cultura material, que podem continuar sendo ligação/mediação entre o passado e o presente. Dessa forma,

Guardar o patrimônio é tentar conservar vivos os traços da história e fazer com que as gerações futuras experimentem as reflexões que a sociedade construiu ao longo do tempo. Entende-se que quando há a preservação patrimonial se está impedindo que se perca a essência do lugar (desde costumes, crenças, tradições, etc.), permitindo-se que as novas gerações tomem conhecimento de como foi construído o que hoje ainda resiste ao tempo. Muito já perdeu-se e não há mais nada a ser feito; por isso é fundamental que as pessoas se conscientizem da importância dos bens arquitetônicos remanescentes, deixando de lado a ideia de que o velho não carece de atenção e cobrar das autoridades uma posição mais firme de preservação do que ainda existe, patrimônios que marcaram a história e formaram a memória urbana das cidades (Oliveira *et al*, 2023, p. 200).

Diante disso, compreendemos que muitos patrimônios foram perdidos, sejam eles classificados na esfera industrial, natural, arquitetônica e arqueológica, e nesse sentido, não é possível fazer mais nada para trazê-los de volta. Porém, é pertinente postergar o tempo de vida das referências patrimoniais que ainda estão presentes (enquanto isso for de interesse da comunidade), compondo os diversos bairros do Subúrbio Ferroviário de Salvador, evitando a sua degradação total.

4.2 O objeto não tem vida eterna...

Em determinados momentos, temos dificuldade em aceitar o encerramento do ciclo da vida do objeto, principalmente, quando esse objeto, esse patrimônio faz parte da nossa memória afetiva. Tendemos responsabilizar os museus por sua guarda eterna, como se fosse algo possível e viável. Nesse sentido, cabe-nos entender que compete aos museus resguardar, conservar, restaurar e tentar postergar a vida do objeto, contudo, ele não é eterno. Deste modo,

Uma íntima percentagem de todos os objetos já produzidos pelo homem encontra-se hoje em museus, galerias, instituições ou coleções particulares. A maioria dos artefatos humanos se perdeu, por ter sido danificada pelo uso e jogada no lixo, reutilizada de outras maneiras, destruída durante ataques a povoação ou em guerras, ou então se deteriorou, enterrada ou esquecida no interior de construções. Mas, uma vez escavado ou redescoberto um objeto, a sociedade moderna espera que ele dure para sempre...

Muitos objetos sobreviveram até hoje apenas por estarem guardados em museus. Mas os museus não são apenas lugares onde se guardam objetos - são também locais de pesquisas, ensino e exposição. A combinação dessas atividades com a conservação resultou na sobrevivência dos acervos, e deverá continuar a fazê-lo. Contudo, sabe-se muito pouco sobre a deterioração de vários tipos de objetos. Há uma certa compreensão sobre

os efeitos da luz e sobre a maneira como os níveis de iluminação relacionam-se com a deterioração dos materiais (Mendes *et al*, 2001, p.15-31).

Nessa continuidade, é do propósito e intuito das instituições públicas e privadas resguardar os objetos, seu tempo de vida e permanência de sua materialidade, assim como a conhecemos. Porém, aos museus, além da guarda, cabem pesquisas, ensino e exposição. Ações que podem perpetuar por mais tempo o ciclo de existência do objeto e talvez, quando ele deixar de existir da forma como o conhecemos, a partir da sua composição inicial, tenhamos aprendido a trabalhar e a entender que as relações do indivíduo com o objeto são o que de fato possibilita a vida e existência do patrimônio.

Portanto, tendo a nossa pesquisa como exemplo, podemos continuar aprendendo com o estudo do objeto, mas agora, como a nova configuração e aprendizagem, partindo do objeto museal e todas as relações e conexões que foram criadas e que podem continuar sendo mantidas até o instante que faça sentido para o indivíduo, enquanto ser responsável pela continuidade da memória e do patrimônio.

4.3 Os achados arqueológicos da malha ferroviária seguem viagem, trilhando outros caminhos...

Os achados arqueológicos coletados durante todo o processo de pesquisa e escavações seguem um caminho diferente do esperado, pelo menos até a escrita deste texto, pois, todos os artefatos encontrados estão sendo encaminhados para a Universidade Estadual da Bahia - UNEB - Campus VII - Senhor do Bonfim - Departamento de Educação - Laboratório de Arqueologia e Paleontologia. A instituição Estadual desde o início das pesquisas foi responsável pelo apoio e endosso institucional³⁷ para as atividades de pesquisas do Projeto Arqueológico. No entendimento e perspectiva da preservação de artefatos e torná-los acessíveis aos públicos, principalmente, aos soteropolitanos, especificamente, aos residentes de

³⁷ Disponível em

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5R3n44TNaAofQS0yKUUm3-MqXelvE5SR-7MsPGNPc2uKC1O6O7jsxzXHgC92j_qnjmxxXaWynFzo3JzZgiADlt- Acesso em 28 jul. 2024.

toda a malha ferroviária, acredita-se que é possível manter esses bens na sua cidade de origem.

Vimos em outro momento deste texto, que existe local e acervo para a abertura de um espaço que conte a história da ferrovia. Esse espaço que lá em 2019, foi pensando como Memorial Ferroviário, na conjuntura atual, poderia ser um museu, composto por uma equipe multidisciplinar, profissionais da museologia, da história e da arqueologia trabalhando em parceria na coleta de dados, pesquisa e exposição do vasto acervo ferroviário e suburbano. Levando em consideração a penetração histórica e arqueológica da região, esse espaço sempre contará com a entrada de novos objetos, pesquisas, publicações e exposições, fazendo com o que o museu possa rememorar os fatos ligados à ferrovia e todos os seus desdobramentos que são tão importantes quanto a própria história da ferrovia para a sociedade baiana. De acordo com essa perspectiva,

As possibilidades de registros do patrimônio não são extintas após as etapas que antecedem o monitoramento arqueológico de obras. Inclusive é importante ressaltar que durante as obras, com os trabalhos de supressão de vegetação, limpeza de prédios e demolição de estruturas, realização de intervenções em subsolo para implantação de infraestrutura e estruturas em caráter provisório, tais como canteiro de obras, ou permanente, como a subestação ou pilares ou prédio administrativos para o futuro empreendimento, devido monitoramento pode acrescentar informações relevantes para àqueles obtidos pela pesquisa arqueológica nas etapas anteriores (Cotias e Dias LTDA - Arqueólogos, 2022, p. 127).

Dessa forma, acreditamos que é uma pesquisa contínua, que não tem prazo para finalização, pois a região conta com vários patrimônios, sejam eles arqueológicos, arquitetônicos, ambiental/natural, material e imaterial. Nesse sentido, consideramos que a criação do espaço museu seja um recinto em que dúvidas e curiosidade sejam sanadas, que seja espaço de lazer, mas que também seja um ambiente de produção acadêmica e científica. Pois,

Quando se visita um museu, muitas perguntas podem ser feitas sobre os objetos dispostos nas vitrines, sobre temáticas e abordagens apresentadas nas exposições, sobre os artistas que mostram suas obras, entre uma infinidade de indagações possíveis. Raramente o visitante é conduzido a inquirir sobre o próprio museu, sobre sua trajetória e, muito menos, sobre como, afinal de contas, todos aqueles objetos foram parar ali (Possamai, 2010, p.64).

Nessa perspectiva, o poder público detém todo o acervo que pertenceu à Rede Ferroviária Federal e todos os achados arqueológicos coletados até o

momento. Dessa forma, entendemos que é possível narrar e contextualizar todo o período histórico vivenciado a partir dos bens que estão nos galpões sob a guarda do IPHAN, no bairro da Calçada, juntamente com os recentes bens arqueológicos que, em virtude da falta de instituições museológicas que estejam aptas para receber esse acervo na própria cidade, estão sendo encaminhados para o Laboratório de Arqueologia e Paleontologia da Universidade Estadual da Bahia.

Além disso, o atual projeto de pesquisa arqueológica aponta a necessidade de escavações em áreas específicas que podem sofrer algum tipo de abalo pelas estruturas do VLT/Monotrilho. Dessa forma, as pesquisas seguem em andamento e até presente data, de modo que

Com os dados obtidos ao final das análises foi possível registrar 662 peças que constituem o conjunto total do material analisado, com 214 peças de materiais Vítreos, 1 peça de material em Grés, 11 peças de materiais Ósseos, 3 peças de materiais malacológicos, 288 peças de materiais em faiança fina, 59 peças de materiais em porcelana, 50 peças de materiais cerâmicos, 17 peças de materiais cerâmicos vitrificados, 8 peças de materiais construtivos, e 8 peças de materiais na categoria outros (Cotias e Dias LTDA - Arqueólogos, 2022, p. 100).

Porém, em alguns anos, poderemos passar por algum tipo de atualização nas pesquisas e escavações ou simplesmente, mais uma mudança no meio de transporte para algo mais moderno e ágil, dessa forma, poderemos ter acesso e progressão a outros achados arqueológicos. Assim,

Quando olhamos para o Subúrbio Ferroviário estamos falando, portanto, de patrimônios diversos. De imediato é possível considerar a região da Península de Itapagipe como um sítio arqueológico industrial, considerando os inúmeros exemplares da arquitetura industrial e suas paisagens culturais, como o Terminal da Calçada, prédios anexos da antiga RFFSA, Remanescentes da Fábrica Conceição, Remanescentes da Fábrica Fabril dos Fiaes, Remanescentes da Fábrica de Sabão Aliança, citando apenas aqueles mais próximos à ADA³⁸ do empreendimento. Este patrimônio, perceptível em cotas positivas, costuma ser negligenciado por outro equívoco muito comum, que considera o fazer arqueológico a partir da escavação em profundidades, desconsiderando aquilo que está em superfície (Cotias e Dias LTDA - Arqueólogos, 2020, p.66).

Dessa forma, pelos inúmeros patrimônios que compõem o Subúrbio Ferroviário de Salvador, acreditamos que as pesquisas para os temas que citamos nesse texto nunca serão exploradas na sua totalidade, fazendo com que o/os espaço/s que forem pensados para receber o acervo da antiga Leste e os atuais

³⁸ Área Diretamente Atingida.

achados arqueológicos sejam locais dinâmicos, sempre no processo de renovação e aprimoramento. Portanto,

Como compreender a presença no museu de um determinado objeto, quadro ou fotografia? O que fazem esses objetos colocados atrás de vitrines, à distância do visitante, diferentes daqueles que manuseamos em nosso cotidiano, em casa ou no supermercado? O que os torna assim tão diferentes e especiais? Considerando-se que os objetos no contexto de um museu transformam-se em documentos, ou seja, têm a função de fornecer informações sobre a sociedade, percebe-se que também podem informar sobre as motivações que levaram os atores sociais a inseri-los num museu (Possamai, 2006, p.65).

Diante disso, acreditamos que o retorno desses achados arqueológicos e a inserção deles em um museu, os transformarão em documentos visíveis e acessíveis ao público interessado, possibilitando conhecimento e informação sobre todos os temas que giram em torno das pesquisas arqueológicas, que muitas vezes não são disponíveis e palatáveis aos diversos públicos que podem se interessar pelo tema.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa buscou contemplar alguns conceitos voltados para a área da museologia discutindo e apresentando diferentes patrimônios: arquitetônico, industrial, arqueológico e ambiental, contextualizando-os a partir de referências temporais e espaciais referente às negociações, acordos e instalação da malha ferroviária do subúrbio de Salvador.

Levando em consideração o enfoque principal desta pesquisa, foram analisadas as relações do indivíduo e do objeto museal tendo como ponto de partida o encerramento das atribuições laborais do trem e da ferrovia. E, nesse sentido, foram tratadas questões voltadas para o fim deste ciclo e o início de mais uma etapa, se assim for da vontade e do desejo das pessoas envolvidas com as relações vivenciadas, suas transformações e transmutações partindo do interesse coletivo, das conexões que são e que podem ser estabelecidas entre os indivíduos entre si, em torno do patrimônio, independentemente do contexto que estão inseridos, sejam eles: ambiental, arquitetônico ou/e arqueológico.

Foram abordadas questões econômicas e sociais desenvolvidas a partir da instalação e utilização da malha ferroviária, além de análises processuais que acompanharam o transporte terrestre, do momento de sua projeção; transferências de autarquias e por fim, seu encerramento total.

Nesse sentido, a hipótese inicial em que ao fechar um ciclo outros se iniciam dando lugar a outros entroncamentos no espaço/tempo, percebendo que os novos ciclos dão oportunidade de conhecer outros objetos e indivíduos ligados pelo tempo no mesmo espaço se confirma, visto que as relações que são estabelecidas e firmadas em torno do objeto são únicas de cada indivíduo, faz parte do processo de construção e do (re)conhecimento que foi estabelecido entre cada ser humano e objeto e que podem ser contínuas, podem ser renovadas a partir do novo ciclo do objeto, porém só faz sentido se for de interesse do indivíduo, do corpo social no qual o objeto esteja ou que esteve inserido, pois o objeto museal permanece “vivo” graças às relações que são estabelecidas e mantidas a partir da sua nova composição ou configuração.

Nessa perspectiva, acreditamos que o objeto/patrimônio até pode deixar de existir da forma inicial, a partir do modelo projetado e apresentado, mas o objeto museal, não. O objeto museal representa ou pode representar todas as construções e ligações que foram estabelecidas em torno do bem e do indivíduo.

Considerando a questão central deste trabalho, que é a relação com o ciclo de existência do patrimônio, os aspectos temporais e espaciais das quais a ferrovia esteve e continua presente, e com esse processo, a partilha da experiência e suas relações com os bens a partir da finalização das atividades do trem e da ferrovia e as memórias afetivas relacionadas aos acervos, entendendo que o objeto museal é uma dinâmica contínua, é a construção e transformação da relação da sociedade e do objeto e os seus diversos ciclos.

Assim, entendemos que o fechamento do ciclo e da vivência diária do Trem e da Ferrovia, do patrimônio ferroviário de Salvador como tivemos a oportunidade de conhecer, não resulta na inexistência ou na finalização completa das experiências, mas na abertura de uma nova etapa patrimonial, se assim for do interesse do corpo social e coletivo daqueles que se sentem ligados ao objeto/patrimônio.

É importante destacar que encontramos algumas dificuldades no decorrer do percurso e escrita desta pesquisa, pois não contamos com outras referências no que diz respeito a atual conjuntura do objeto museal e suas ramificações no Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Dessa forma, chegar a esse momento da pesquisa não foi nada fácil, por muitas vezes, a ex-viajante do trem, a ex-moradora de Periperi, a ex-professora do colégio Barros Barreto em Paripe, a admiradora das estações, da Ponte de São João, da travessia Plataforma x Ribeira, do mar que se configura em formas diferentes em cada bairro da suburbana e da lembrança de todos os pores do sol já vistos sobre vagões e trilhos, entrou em sérios conflitos com a pesquisadora e estudante de Museologia. Ao mesmo tempo em que buscava a imparcialidade, chegava à conclusão que não seria possível.

Durante um período, a pesquisadora se afastou do seu objeto de estudo por não entender como a mesma poderia somar e contribuir, visto que, a cada momento que ia passando, o que restava do Trem e da Ferrovia eram apenas lembranças. Estações demolidas, ferrovia leiloada e atrasos no início das obras do VLT/Monotrilho.

A grande virada de chave aconteceu quando a pesquisadora compreendeu que todos aqueles sentimentos eram válidos, afinal, o Trem e a Ferrovia fizeram parte de sua adolescência e de sua vida adulta, ela compreendia ao pé da letra a importância econômica daquele transporte para boa parte das pessoas, compreendia a importância histórica e cultural daqueles bens e o fato de ser pesquisadora e acadêmica não invalida os seus sentimentos e suas relações com o objeto.

E, nesse sentido, a investigadora compreendeu que existe o papel que ela pôde e quis desenvolver enquanto cientista, enquanto profissional que foi conceber os processos de instalação da malha ferroviária, seu tempo de vida e, após a sua finalização, apresentar outros mecanismos, outras relações para esse bem, que passa a ser entendido como o objeto museal pela importância das relações que foram mantidas durante esses quase dois séculos.

Quando foi assimilado que enquanto pessoa, enquanto unidade, ela poderia ser observadora e questionadora de todas aquelas mudanças, mas em nada mudaria decisões que partem de outras esferas, que acontecem de forma vertical, de cima para baixo, ficou evidente que a contribuição seria por meio da pesquisa, que essa seria e será o único meio de colaboração acessível para a continuidade do Trem e da Ferrovia no Subúrbio Ferroviário de Salvador, por meio da escrita e do entendimento do objeto museal.

Compreender a grandiosidade das relações do indivíduo com objeto museal é entender que enquanto houver sentido, memória afetiva, interesse individual/coletivo para o corpo social é possível assimilar, contextualizar e trabalhar com os temas que cercam diretamente e indiretamente o objeto e o contexto em que esteve inserido.

Enfim, pesquisar as relações e entroncamentos do Trem e da Ferrovia por quase dois séculos, possibilitou seguir várias viagens, parar em algumas estações, em outras, só observar e pela janela da locomotiva, sem direito a muita interação, mas com o desejo de retornar em algum momento. Assim, seguimos viagem, entendendo que temos inúmeras outras estações para pesquisar, parar, pausar e novamente, seguir. Seguir na continuidade das novas perspectivas, dos novos encontros, do reencontro dos objetos, dos patrimônios e das relações que sempre estiveram presentes, mas nem sempre notadas.

6 REFERÊNCIAS

BAHIA (Estado). Decreto n. 7970 de 5 de junho de 2001. Cria a Área de Proteção Ambiental - APA Bacia do Cobre / São Bartolomeu nos Municípios de Salvador e Simões Filho, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado, Salvador**, jun. de 2001. Disponível em: https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/2001/dec_ba_7970_2001_uc_apa_bacia_cobresaobartolomeu_ba.pdf. Acesso em 28 jul. 2024.

BAHIA (Estado). Presidente da Província. **Falla recitada na abertura da assembleia da Bahia pelo Presidente da Província o doutor Alvaro Tiberio de Moncorvo e Lima em 14 de maio de 1856**. Bahia. 1856. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=26&s=0&cv=73&r=0&xywh=-8%2C1454%2C1766%2C1245>. Acesso em 28 mai. 2023.

BRASIL. Decreto n. 1.299, de 19 de dezembro de 1853. Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, privilegio exclusivo pelo tempo de noventa annos para a construcção de huma estrada de ferro na Provincia da Bahia, partindo da Cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do littoral ou de rio navegavel proximo della, e terminando na Villa do Joazeiro, ou em outro lugar na margem do Rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente. **Diário Oficial da União: Legislação Informatizada**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1299-19-dezembro-1853-559271-publicacaooriginal-81397-pe.html#:~:text=Concede%20a%20Joaquim%20Francisco%20Alves,partindo%20da%20Cidade%20de%20S>. Acesso em 16 abr. 22.

BRASIL. Decreto nº 15383 de 02 de março de 1922. Concede autorização á Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien para continuar a funcionar na Republica, substituida a denominação actual pela de Companhia Ferroviaria Este Brasileiro. **Diário Oficial da União**. 1922. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/163638-concede-autorizauuo-u-compagnie-des-chemins-de-fer-fuduraux-de-l-est-brusilien-para-continuar-a-funcionar-na-republica-substituida-a-denominauuo-actual-pela-de-companhia-ferroviaria-este-brasil.html>. Acesso em 24.05.2023.

BRASIL. Decreto nº 1.614, de 9 de Junho de 1855 - Publicação Original. Approva os Estatutos da Companhia da estrada de ferro da Bahia, desde a capital da mesma Provincia até o Rio de S. Francisco. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1855**, Página 444 Vol. 1 pt. II (Publicação Original). Legislação Informatizada. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1614-9-junho-1855-558560-publicacaooriginal-79998-pe.html>. Acesso em 05.04.22.

BRASIL. Decreto nº 1.615, de 9 de Junho de 1855. Approva a convenção feita com Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, concessionario da Estrada de ferro,

que partindo de qualquer ponto próximo á Capital da Provincia da Bahia vá terminar na Villa do Joazeiro, ou em outro lugar mais conveniente do Rio de S. Francisco, sob algumas das condições do Decreto N.º 1,299 de 19 de Dezembro de 1853. **Coleção de Leis do Império do Brasil** - 1855, Página 457 Vol. 1. pt. II (Publicação Original). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1615-9-junho-1855-558562-publicacaooriginal-80000-pe.html#:~:text=Decreto%20n%C2%BA%201.615%2C%20de%209%20de%20Junho,lugar%20mais%20conveniente%20do%20Rio%20de%20S.> Acesso em: 05 abr. 2022.

BRASIL. Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem. **Diário Oficial da União: Coleção de Leis do Império do Brasil**, v. 1, p. 118 (Publicação Original). Legislação Informatizada. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html#:~:text=Autorisa%20o%20Governo%20a%20conceder,as%20condi%C3%A7%C3%B5es%20que%20se%20estabelecem.> Acesso em 17 jun. 2023.

BRASIL. Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. **Diário Oficial da União: Legislação Informatizada**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm. Acesso em: 05 abr. 2022.

BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União: sessão 1, edição extra, quinta-feira, 31 de maio de 2007**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lei_11483_maio_2007.pdf. Acesso em 01 jun. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 23 nov. 2018 Acesso em 07 out. 2023.

BRUNO, M. C. O.; ARAÚJO, M. M.; COUTINHO, M. I. L. **Waldisa Rússio Camargo Guarnieri: textos e contextos de uma trajetória profissional**. São Paulo: Pinapoteca do Estado de São Paulo, 2010. Disponível em: <https://www.sisemsp.org.br/wp-content/uploads/2023/03/cat-WALDISA-volume-2-pags-simples.pdf>. Acesso em: 26 ago. 2024.

CARVALHO, L. M. Waldisa Rússio e Tereza Scheiner - dois caminhos, um único objetivo: discutir museu e museologia. **Revista Eletrônica do Programa de Pós**

Graduação em Museologia e Patrimônio - PPG-PMUS Unirio MAST, v.4 n.2, 2011. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/185/171>. Acesso em: 20 mai. 2023.

CASTORE, M. E. O reuso do patrimônio industrial - O caso da antiga Fábrica São Brás em Plataforma, Salvador. **Anais do VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**, São Paulo, 2012. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_reuso_patrimonio_industrial.pdf. Acesso em 26 jul. 2024.

CERQUEIRA, F. **A Política de Substituição do Sistema Ferroviário pelo Sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) no Subúrbio Ferroviário de Salvador**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2022. 141 p. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/36483/1/FABIANE%20CERQUEIRA%202022%20DISSERTA%3%87%c3%83O.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2023.

CHAGAS, M. S. Memória e Poder: dois movimentos. **Cadernos de Sociomuseologia**, I Bienal Mercosul, n. 19. 1997.

CHAGAS, Mário de Souza. **A imaginação museal**: Museu, memória e poder em Gustavo Barroso, Gilberto Freyre e Darcy Ribeiro. Rio de Janeiro.: MinC/IBRAM, 2009. 258 p.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do Patrimônio**. São Paulo. UNESP, 2006.

COSTA, H. H. F. G. Museologia e patrimônio nas cidades contemporâneas: uma tese sobre gestão de cidade sob a ótica da preservação da cultura e da memória. **Boletim do Museu paraense Goeldi**, Ciências Humanas, v.7, n.1, p.87-101, jan.-abr. 2012.

COTIAS E DIAS LTDA – Arqueólogos. **Projeto de Pesquisa - VLT Fase 1 - Trecho 1**. Salvador, 75 páginas. Setembro de 2020. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5TZhyngMt9dUpPuL-OFWIUnB4ylboSz3acmVjvwLbzb67AZbV1mqleKHqK5Ngqq1Y5xUVc4JO2ui_6nl7TzKol-. Acesso em 15 jun. 2024.

COTIAS E DIAS LTDA - Arqueólogos. **Relatório Final - Avaliação de Impacto ao patrimônio Arqueológico. VLT - Fase 1 - Trecho 1**. Salvador, 75 páginas. Dezembro de 2020. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5TpA_B9db5pEsFoN8bcrVMb7nw7_tOsia8_RdxDvt49WsjmVHwMIIMDYDPr8YR27EjMv1IY56AOL9QSkKUaWtch. Acesso em 15 jun. 2024.

COTIAS E DIAS LTDA - Arqueólogos. **Relatório Parcial - Monitoramento arqueológico VLT fase 1 - Trecho 1**. Salvador, 140 páginas. Outubro de 2022. Disponível em

https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5TfQfXCil7LhVdsJAb_eeGacGXWMI_PdQkxEj3lQUb5XpkLpKKL2571fQ21Gjbe w9ue5GNS6zv7vLKeqxRgZ32A. Acesso em 28 jul. 2024.

CRISTINA, L. Ferrovias: De Barão de Mauá a Vargas. Das privatizações à retomada. **Agência Brasil - Empresa Brasil de Comunicação**, Brasília, 05 mai. 2005. Disponível em: <https://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2005-05-06/ferrovias-de-barao-de-maua-vargas-das-privatizacoes-retomada>. Acesso em 23 mai. 2023.

ETCHEVARNE, C.; PIMENTEL, R. **Patrimônio Arqueológico Da Bahia**. Salvador: SEI, 2011.

ETCHEVARNE, C. FERNANDES, L. Patrimônio arqueológico pré-colonial. Os sítios de sociedades de caçadores coletores e dos grandes grupos de horticultores ceramistas, antes da chegada dos portugueses. In: ETCHEVARNE, C.; PIMENTEL, R. (Orgs.). **Patrimônio Arqueológico da Bahia**. Salvador: SEI, p. 27-46, 2011.

FERNANDES, E. R. Duas ferrovias para ligar o mar da Bahia ao rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway e a Estrada de Ferro São Francisco. **Cadernos PPGAU**, Universidade Federal da Bahia, 2006. Disponível em <http://www.repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/1275>. Acesso em 30 mai. 2024.

FLEXA, C. O. O descobridor encoberto da Biblioteca Nacional: Alfredo do Vale Cabral. In: **Fundação Biblioteca Nacional**. 2010. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/projetos/200anos/alfredoVale.html#:~:text=Alfredo%20do%20Vale%20Cabral%20%C3%A9,de%20manifesta%C3%A7%C3%B5es%20culturais%2C%20da%20Bahia>. Acesso em 27 mai. 2024.

FONSECA, A. Â. M.; SILVA, S. C. B. M. Periferia, a produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi. **Veracidade - Revista do Centro do Planejamento Municipal**, Salvador, Bahia, ano 2, n. 4, p. 67-80, dez., 1992.

GIOVANNI, K; CARDOSO, S. Vidas sobre trilhos: O Trem do Subúrbio se aposenta e deixa uma trilha de histórias e afetos por Salvador. **Revista Fraude**, edição 17, Salvador, 2020. Disponível em: <https://www.revistafraude.ufba.br/novafraude/vidas-sobre-trilhos/>. Acesso em: 20 set. 2021.

GUARNIERI, W. R. C. A interdisciplinaridade em Museologia (1981). In: BRUNO, M. C. O. (org.). **Waldisa Rússio Camargo Guarnieri: textos e contextos de uma trajetória profissional**. v.1. São Paulo: Pinacoteca do Estado; Secretaria de Estado de Cultura; Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus, 2010. p. 123-126.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio cultural imaterial**: Para saber mais. IPHAN/MINC. Texto e revisão de, Natália

Guerra Brayner. – 3º ed. –Brasília, DF: IPHAN, p. 2012. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/cartilha_1__parasabermas_web.pdf. Acesso em: 28 mai. 2023.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio Cultural**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218> Acesso em 17 jan. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS. **Museus e Turismo**: Estratégias de Cooperação, Brasília, DF: IBRAM, 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/museus/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/livros/museus-e-turismo.pdf/view>. Acesso: 20 mai. 2023.

MARTINS, J. C. O. Tempos sociais acelerados, patrimônio cultural em risco. In: BRASILEIRO, M. D. S; MEDINA, J. C. C.; CORIOLANO, L. N., (orgs.). **Turismo, cultura e desenvolvimento** [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2012. pp. 169-193. ISBN 978-85-7879-194-0. Available from SciELO Books. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/7y7r5/pdf/brasileiro-9788578791940.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2023.

MATOS, L. F. Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. **Anais do museu Paulista**, Estudos da Cultura Material/Dossiê: Democracia, Patrimônio e Direitos: a década de 1980, São Paulo, Nova Série, v. 28. 2020. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/164805/164344>. Acesso em 15 mai. 2023.

MENDES, M. *et al* (orgs). **Conservação**: conceitos e práticas. Rio de Janeiro: Editora UFRJ. 2001.

MIGNOLO, W. D. Colonialidade: O Lado Mais Escuro da Modernidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais [online]**, v. 32, n. 94, Epub Jun. 2022, 2017. ISSN 1806-9053. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/mod/resource/view.php?id=3064638&forceview=1>. Acesso em 18 jun. 2023.

NASCIMENTO, R. O objeto museal, sua historicidade: implicações na ação documental e na dimensão pedagógica do museu. **Cadernos de Sociomuseologia**, v. 11, n. 11, 1998. Disponível em: <https://revistas.ulsofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/issue/view/28>. Acesso em: 26 mai. 2023.

NUNES, A. A. **Conhecendo a História da Bahia**: da pré-história a 1815. Salvador: Quarteto, 2013. 468 p.

NUNES. I. Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX. **América Latina en la historia económica**, v. 23, n. 3, p. 204-235, 2016. Disponível em: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532016000300204. Acesso em 24.05.2023.

OLIVEIRA, C. A. **A musealização do território: uma aproximação entre geografia, educação e museologia na Cohab Raposo Tavares**. 2016. Dissertação (Mestrado em Museologia), – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, Programa de pós-graduação Interunidades em Museologia, São Paulo, 2016, 226 f. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/103/103131/tde-17102016-155735/publico/CarlosOliveiraREVISADA.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2023.

POSSAMAI, Z. R. Entre chapéus, fotos e fantasias de momo: as artimanhas do percurso museal. **Mouseian** – Revistado Museu e Arquivo Histórico La Salle, n. 7, 2010. Disponível em <https://revistas.unilasalle.edu.br/index.php/Mouseion/article/view/164>. Acesso em 05 ago. 2024.

PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>. Acesso em: Acesso em 16 out. 2023.

QUIJANO, A. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: QUIJANO, A. **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais, perspectivas latino-americanas**. Buenos Aires: CLACSO, 2005. p. 117-142.

REIS, A. D. Casamentos de escravos na Bahia: novas perspectivas. **Anais ANPUH** – XXV Simpósio Nacional de História, Fortaleza, 2009. Disponível em: https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548772190_4ca319bef8e254c90ca0076347875679.pdf. Acesso em: 22 jul. 2024.

RIBEIRO, I. C. F. Museus a céu aberto como agentes de preservação e valorização do patrimônio cultural: uma análise do papel da gestão na transformação da paisagem urbana. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 32, p. 1–25, 2024. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/214879>. Acesso em: 10 ago. 2024.

RISÉRIO, A. **Uma História da cidade da Bahia**. Rio de Janeiro: Versal Editores LTDA, 2004.

ROCHA, M. B.; SEVERO, A. K. S.; SILVA, A. V. F. “Colocando as miçangas na guia”: o pesquisar em saúde nos terreiros de umbanda. **Educação em Perspectiva**, Viçosa, MG, v. 10, p. e019009, 2019. DOI: 10.22294/eduper/ppge/ufv.v10i0.7139. Disponível em: <https://periodicos.ufv.br/educacaoemperspectiva/article/view/7139> . Acesso em: 3 ago. 2024.

RODRIGUES, Marly. A Gestão do Patrimônio Cultural. **Revista Temas da Administração Pública**, Araraquara, v3, n.4, 2009. Disponível em:

<https://www.fclar.unesp.br/Home/Departamentos/AdministracaoPublica/RevistaTema sdeAdministracaoPublica/marly4.pdf>. Acesso em: 03 mai. 2024.

SALCEDO, R. F. B. Gestão do Patrimônio Cultural e Natural. **Olam Ciência & Tecnologia**, v. 8, n. 2, janeiro-junho/2008. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/olam/article/view/1492>. Acesso em: 30 mai. 2024.

SANT'ANNA, Márcia. **Da cidade-monumento à cidade-documento**: a norma de preservação de áreas urbanas no Brasil 1937-1990. Salvador/Ba: Oiti Editora, 2015. 456 p.

SERPA, A. Ponto convergente de utopias e culturas: O Parque São Bartolomeu. In: FORMIGILI, A. L. M. (Org.). **Parque Metropolitano de Pirajá**: história, natureza e cultura. Salvador: Centro de Educação Ambiental São Bartolomeu, 1996. Disponível em <https://www.scielo.br/j/ts/a/ttcgzMtGCmxjBTQYjq6xndt/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em 04 ago. 2024.

SILVA, L. M. Patrimônio Industrial: Passado e Presente Patrimônio. **Revista Eletrônica do IPHAN**, v. 4, 2006. ISSN: 19083965. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/patrimonio_industrial_passado_e_prese nte.pdf. Acesso em: 27 jul. 2024.

SOARES, A. M. C. "Territorialização" e pobreza em Salvador-Ba. **Est. Geogr.: Rev. Eletrôn. Geogr.**, v.4, n.2, p.17-30, 2006. Disponível em> [>](http://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/estgeo/article/view/202/175). Acesso em: 10 mai. 2023.

SOUZA, R. S. "Mãos à Obra": A Construção da Primeira Ferrovia da Bahia (1858-1863). **Revista eletrônica da Biblioteca virtual Consuelo Pondé**, n. 2, out. de 2015. ISSN. 2525-295X. Disponível em: <http://bahiacomhistoria.ba.gov.br/?artigos=artigo-maos-a-obra>. Acesso em 28 mai. 2023.

TAVARES, L. H. D. **História da Bahia**. 11ª ed. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA; 2009.

TOURINHO, M. A. de C. **A instrução agrícola e a crise da economia açucareira na segunda metade do século XIX**. 1982. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982. Disponível em: https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/4_.o_imperial_instituto_baiano_de_agric ultura._a_instrucao_agricola_e_a_crise_da_economia_acucareira_na_segunda_met ade_do_seculo_xix.pdf. Acesso em 21 mai. 2023.

VARINE, H. O conhecimento do patrimônio. In: **As raízes do futuro**: o patrimônio a serviço do desenvolvimento local. Trad. Maria de Lourdes Parreiras Horta. Porto Alegre: Medianiz, 2012, p. 43-82.

ZORZO, F. A. Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950). **Sitientibus**, n. 22, p. 99-115, jan.-jun. 2000. DOI: 10.13102/sitientibus.vi22.8794. Disponível em: <https://periodicos.uefs.br/index.php/sitientibus/article/view/8794/7316>. Acesso em 18 mai. 2024.

ANEXOS

ANEXO A – CESSÃO DE PEÇAS, MÓVEIS E EQUIPAMENTOS

PROTOCOLO IPHAN
Recebido: 19/07/2019
Manuela. Hart



OF. DIPRE Nº 57/2019

Salvador/Ba, 19 de julho de 2019.

Ao
Ilmo. Sr.
BRUNO CÉSAR SAMPAIO TAVARES
Superintendente do IPHAN na Bahia

Assunto.: Cessão de peças, móveis e equipamentos.

Senhor Superintendente,





Cumprimentando-o cordialmente, servimo-nos do presente para demonstrar o interesse desta CTB, em uma parceria com o IPHAN, para a criação do “Memorial Ferroviário” na Estação da Calçada, em Salvador. Para tanto, vimos consultá-lo quanto à cessão de peças, móveis e equipamentos que fazem parte do acervo da história da ferrovia na Bahia e que atualmente encontram-se armazenados no edifício do DNIT, no Largo da Calçada. Ainda, neste contexto, solicitamos a inclusão da cessão de duas locomotivas, objetos dos ofícios 014/2018/DIRES/CTB e 051/2017/DIRES/CTB, que encontram-se em área da CTB na Calçada.

Atenciosamente,





José Eduardo Ribeiro Copello
Diretor-Presidente

Largo da Calçada, s/n, Estação de Trens – Prédio Anexo, Calçada, Salvador – Bahia – CEP. 40410-360
Tel: 71 3612-1213 e-mail: presidente.ctb@ctb.ba.gov.br






ANEXO B - TELA

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA Comissão de Bens Históricos - Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO - BENS MÓVEIS HISTÓRICOS			Nº. 34
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR						
BEM MÓVEL: TELA						
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADMINISTRATIVO 01/2º ANDAR - SALA 2					DATA DA INSPEÇÃO: 08/04/2008	
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE					MAT: SIAPE 6053107	
Técnicos do IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS					Mat: 1555721	
Nº. Patrimônio: PRESERFE 0273	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim			
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funcio			
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			
Observações:						
FOTO: 						
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:						
 INV/RFFSA			 IPHAN			





ANEXO C – PRATO RASO (SETE)

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14		FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS		Nº. 311
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR				
BEM MÓVEL: PRATO RASO (SETE)				
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADM. 01/PORÃO - SALA 1- RESERVA TECNICA			DATA DA INSPEÇÃO: 13/03/2008	
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE			MAT: SIAPE 6053107	
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS			MAT: 1555721	
Nº. Patrimônio: S/N	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim	
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funciona	
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não		Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não		
Observações:				
FOTO: 				
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:				
 INV / RFFSA		 IPHAN		




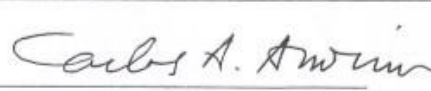
ANEXO D – BOTÃO GRANDE (CENTO E QUARENTA E SEIS)

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES <small>Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA</small> <small>Comissão de Bens Históricos – Portaria 14</small>			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS		Nº. 422
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR					
BEM MÓVEL: BOTÃO GRANDE (CENTO E QUARENTA E SEIS)					
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADMINISTRATIVO 01/2º ANDAR – SALA 3			DATA DA INSPEÇÃO: 09/04/2008		
TECNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE			MAT: SIAPE 6053107		
Técnicos do IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS			Mat: 1555721		
Nº Patrimônio: PRESERFE 0285	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.	Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim			
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funciona			
Ferrental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não		Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			
Observações:					
FOTO: <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>					
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS: <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  INV / RFFSA </div> <div style="text-align: center;">  IPHAN </div> </div>					


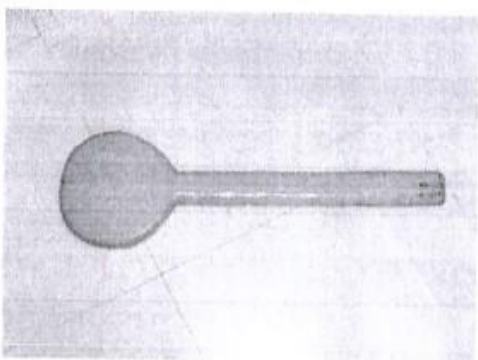


ANEXO E – IMAGEM DE NOSSA SENHORA

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS			Nº. 115
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR						
BEM MÓVEL: IMAGEM DE NOSSA SENHORA						
LOCAL DA INSPEÇÃO: PRÉDIO ADMINISTRATIVO 02/TERREO – SALA 5				DATA DA INSPEÇÃO: 12/03/2008		
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE				MAT: SIAPE 6053107		
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS				MAT: 1555721		
Nº Patrimônio: S/N	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input checked="" type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim			
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input checked="" type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input type="checkbox"/> Não funcion			
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			Instalado no local de trabalho: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não			
Observações:						
FOTO:						
						
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:						
 INV / RFFSA			 IPHAN			





ANEXO F – BANCO COM TRÊS LUGARES

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS			Nº. 111
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR						
BEM MOVEL: BANCO COM TRES LUGARES						
LOCAL DA INSPEÇÃO: PRÉDIO ADMINISTRATIVO 02/ TERREO – SALA 5				DATA DA INSPEÇÃO: 12/03/2008		
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE				MAT: SIAPE 6053107		
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS				MAT: 1555721		
Nº Patrimônio: S/N	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input checked="" type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim			
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input checked="" type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input type="checkbox"/> Não funciona			
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			Instalado no local de trabalho: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não			
Observações:						
FOTO:						
						
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:						
 INV/RFFSA			 IPHAN			


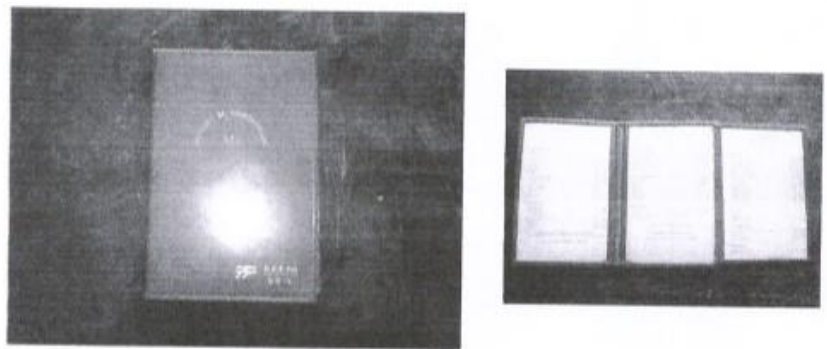


ANEXO G - PALMATÓRIA

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariação da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS			Nº. 104
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR						
BEM MÓVEL: PALMATÓRIA						
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADMINISTRATIVO 02/1º ANDAR – SALA I				DATA DA INSPEÇÃO: 11/03/2008		
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE				MAT: SIAPE 6053107		
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS				MAT: 1555721		
Nº. Patrimônio: S/N	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input checked="" type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim			
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funcion			
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			Instalado no local de trabalho: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não			
Observações:						
FOTO:						
						
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:						
 INV/RFFSA			 IPHAN			


ANEXO H – VASO SANITÁRIO

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS			Nº. 249
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR						
BEM MÓVEL: VASO SANITÁRIO						
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADM. 01/PORÃO - SALA 1- RESERVA TECNICA				DATA DA INSPEÇÃO: 13/03/2008		
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE				MAT: SLAPE 6053107		
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS				MAT: 1555721		
Nº. Patrimônio: PRESERFE 0256	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim			
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input type="checkbox"/> Não funciona			
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não				
Observações:						
FOTO:						
						
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:						
 _____ INV / RFFSA			 _____ IPHAN			

ANEXO I - CARDÁPIO

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS			Nº. 467
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR						
BEM MÓVEL: CARDÁPIO						
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADMINISTRATIVO 01/2º ANDAR – SALA 3				DATA DA INSPEÇÃO: 09/04/2008		
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE				MAT: SIAPE 6053107		
Técnicos do IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS				Mat: 1555721		
Nº Patrimônio: S/N	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim			
Tipo do Bem: Movel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funciona			
Fornamental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			
Observações						
FOTO:						
						
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:						
 INV/RFFSA			 IPHAN			

ANEXO 1 - CARIMBADOR DE BILHETES

 **MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**
Inventariação da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA
Comissão de Bens Históricos – Portaria 14

FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS

Nº. 244

UNIDADE REGIONAL: SALVADOR

BEM MÓVEL: CARIMBADOR DE BILHETES

LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADM. 01/PORÃO - SALA 1- RESERVA TECNICA DATA DA INSPEÇÃO: 13/03/2008


TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE MAT: SIAPE 6053107

TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS MAT: 1555721



Nº. Patrimônio: PRESERFE 0250	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.	Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Ruim
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funciona
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	

Observações:

FOTO:


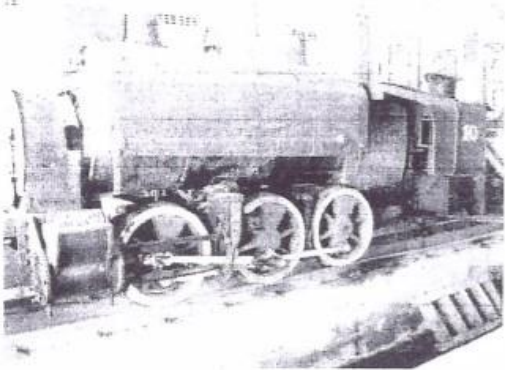




ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:

INV/RFFSA IPHAN

ANEXO K – LOCOMOTIVA A VAPOR Nº19

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventarização da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			
FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS			Nº. 124
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR			
BEM MÓVEL: LOCOMOTIVA A VAPOR - Nº 10			
LOCAL DA INSPEÇÃO: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CALÇADA		DATA DA INSPEÇÃO: 12/03/2008	
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE		MAT: SIAPE 6053107	
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS		MAT: 1555721	
Nº Patrimônio: S/N	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.	Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Ruim	
Tipo do Bem: Material Rodante	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funciona	
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não		
Observações:			
FOTO: 			
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:			
 INV/RFFSA		 IPHAN	

Fonte: SEI-IPHAN, 2022.

ANEXO I - URINOL

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 Inventariação da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA
 Comissão de Bens Históricos - Portaria 14

FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS Nº. 539

UNIDADE REGIONAL: SALVADOR

BEM MÓVEL: URINOL

LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADMINISTRATIVO 01/2º ANDAR – SALA 3 DATA DA INSPEÇÃO: 09/04/2008


TECNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE MAT: SIAPE 6053107

Técnicos do IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS Mat: 1555721


Nº Patrimônio: PRESERFE 0198	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.	Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Ruim
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funciona
Ferrentamental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	


Observações:

FOTO:







ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:




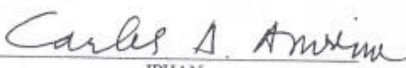

INV/RFFSA


IPHAN





ANEXO M - BILHETERIA

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS		Nº. 167
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR					
BEM MÓVEL: BILHETERIA					
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADM. 01/PORÃO - SALA 1- RESERVA TECNICA				DATA DA INSPEÇÃO: 12/03/2008	
TECNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE				MAT: SIAPE 6053107	
TECNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS				MAT: 1555721	
Nº. Patrimônio: PRESERFE 0313	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Ruim		
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funciona		
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não		Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			
Observações:					
FOTO:					
					
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:					
 INV/RFFSA			 IPHAN		

ANEXO N – ESSCULTURA

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14		FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS		Nº. 034
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR				
BEM MÓVEL: ESCULTURA				
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADMINISTRATIVO 02/1º ANDAR – SALA 1			DATA DA INSPEÇÃO: 20/02/2008	
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE			MAT: SIAPE 6053107	
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÔIS SOARES DE MATTOS			MAT: 1555721	
Nº. Patrimônio: S/N	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim	
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input type="checkbox"/> Não funciona	
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não			
Observações:				
FOTO:				
				
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:				
 INV / RFFSA		 IPHAN		

ANEXO O – GRADES

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS		Nº. 142
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR					
BEM MÓVEL: GRADE					
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADM. 01/PORÃO - SALA 1- RESERVA TECNICA				DATA DA INSPEÇÃO: 12/03/2008	
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE				MAT: SIAPE 6053107	
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS				MAT: 1555721	
Nº. Patrimônio: PRESERFE 0324	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Ruim		
Tipo de Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funcion		
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não		Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			
Observações:					
FOTO: 					
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:					
 _____ INV/RFFSA			 _____ IPHAN		

Fonte: SEI-IPHAN, 2022.

ANEXO B - CAIXA DE TELEFONIA

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA
Comissão de Bens Históricos - Portaria 14

FICHA DE INSPEÇÃO - BENS MÓVEIS HISTÓRICOS Nº. 194

UNIDADE REGIONAL: SALVADOR

BEM MÓVEL: CAIXA DE TELEFONIA

LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADM. 01/PORÃO - SALA 1- RESERVA TECNICA DATA DA INSPEÇÃO: 13/03/2008

TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE MAT: SIAPE 6053107


TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS MAT: 1555721

Nº. Patrimônio: S/N	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sem Info.	Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input type="checkbox"/> Não funciona
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	


Observações:


Referencial- BELL TELEPHONE MANUFACTURING COMPANY-ANVERS-BELGIQUE.

FOTO:




ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:

 INV/RFFSA

 IPHAN

ANEXO Q – CAIXA DE COZINHA


MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA
 Comissão de Bens Históricos – Portaria 14

Nº. 222

FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS

UNIDADE REGIONAL: SALVADOR

BEM MÓVEL: CAIXA DE COZINHA

LOCAL DA INSPEÇÃO: PRÉDIO ADM. 01/PORÃO - SALA 1- RESERVA TÉCNICA DATA DA INSPEÇÃO: 13/03/2008


TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE MAT: SIAPE 6053107

TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS MAT: 1555721



Nº. Patrimônio: PRESERFE 0350	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sem Info.	Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim
Tipo do Bem:	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input type="checkbox"/> Não funcion
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	

Observações:

FOTO:







ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:

 INV/RFFSA
  IPHAN


Fonte: SEI-IPHAN, 2022.

ANEXO R – PESO DE BALANÇA

 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA Comissão de Bens Históricos – Portaria 14			FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS			Nº. 274
UNIDADE REGIONAL: SALVADOR						
BEM MÓVEL: PESO DE BALANÇA						
LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADM. 01/PORÃO - SALA 1- RESERVA TECNICA				DATA DA INSPEÇÃO: 13/03/2008		
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE				MAT: SIAPE 6053107		
TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS				MAT: 1555721		
Nº. Patrimônio: PRESEFE 0266	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> Sem Info.		Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Ruim			
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input checked="" type="checkbox"/> Não funciona			
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não			
Observações:						
FOTO: 						
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:						
 INV / RFFSA			 IPHAN			

Fonte: SEI-IPHAN, 2022.

ANEXO S - VENTILADOR


MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 Inventariação da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA
 Comissão de Bens Históricos – Portaria 14

FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS

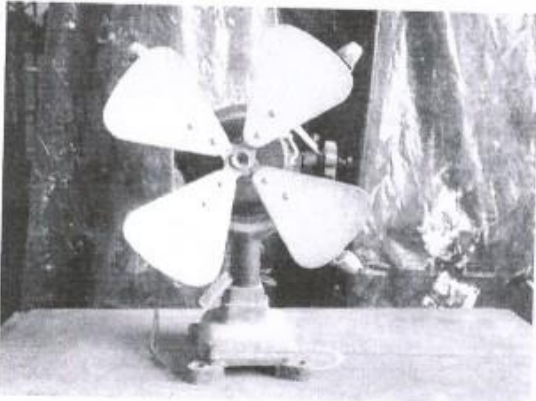
Nº. 430

UNIDADE REGIONAL: SALVADOR
 Bem Móvel: VENTILADOR
 LOCAL DA INSPEÇÃO: PREDIO ADMINISTRATIVO 01/2º ANDAR – SALA 3
 DATA DA INSPEÇÃO: 09/04/2008
 TÉCNICOS DA INV/RFFSA: MARIA DE LOURDES F. BUSTAMANTE
 MAT: SIAPE 6053107
 TÉCNICOS DO IPHAN: ANA TERESA GÓIS SOARES DE MATTOS
 MAT: 1555721


Nº Patrimônio: PRESEFE 0230	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sem Info.	Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artist. e Cult.: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input type="checkbox"/> Parcial <input type="checkbox"/> Não funciona
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	


Observações:

FOTO:



ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:


 INV/RFFSA


 IPHAN

38 / 64

ANEXO T – INVENTÁRIOS

O Instituto do Patrimônio e Artístico e Histórico Nacional disponibiliza 16 documentos no formato de PDFs, denominados da seguinte forma:

A - Inventário Valorado na área da Estação da calçada – PDF:

RFFSA_ACERVO_AREA_ESTACAO_CALCADA – Controle de processo: 331459; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428137. 06 páginas.

B – Inventário Valorado Mobiliário Neocolonial Armários Mesas etc – PDF:

MD_PESQ_DOCUMENTO_CONSULTA_EXTERNA.PHP – Controle de processo: 331464; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428148. 36 páginas.

C - Inventário Valorado Mobiliário Neocolonial Cadeiras – PDF:

RFFSA_MOBILIARIO_NEO_COLONIAL_CADEIRAS – documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428157. 27 páginas.

D - Inventário Valorado Mobiliário diversos - PDF: RFFSA_MOBILIARIO - documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428180. 42 páginas.

E – Inventário Valorado Pinturas Fotografias etc – PDF:

RFFSA_PINTURAS_FOTOGRAFIAS_LIVROS - documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428192. 28 páginas.

F - Inventário Valorado objetos Equipamentos Escritório – PDF:

RFFSA_OBJETOS_E_EQUIPAMENTOS_ESCRITORIO; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428202. 43 páginas.

G- Inventário Valorado Relógios – PDF: RFFA_RELOGIOS; documento de

30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428211. 42 páginas.

H - Inventário Valorado Serviços de Mesa etc – PDF:

RFFSA_SERVIÇOS_DE_MESA_ETC; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428242. 62 páginas.

I - Inventário Valorado Cozinha Sanitário ETC -

RFFSA_COZINHA_SANITARIO_ETC; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428268. 11 páginas.

J – Inventário Valorado Mobiliário e Utilitários Estações - PDF:

RFFA_MOBILIARIO_E_UTILITARIOS_ESTACOES_ETC; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428286. 64 páginas.

K – Inventário Valorado Sinos – PDF:

MD_PESQ_DOCUMENTO_CONSULTA_EXTERNA.PHP ; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428290. 23 páginas.

L – Inventário Valorado Télagrafos Teodolitos Tripés - PDF: MD_PESQ_DOCUMENTO_CONSULTA_EXTERNA.PHP ; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428331. 25 páginas.

M – Inventário Valorado Lanternas - PDF: RFFSA_LANTERNA ; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 – Número do processo 1428338. 23 páginas.

N- Inventário Valorado Placas - PDF: MD_PESQ_DOCUMENTO_CONSULTA_EXTERNA.PHP; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 - Número do processo 1428407 - composto por 51 páginas.

O- Inventário Valorado Ferrovias, Equipamentos, Objetos etc - PDF: MD_PESQ_DOCUMENTO_CONSULTA_EXTERNA.PHP; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 - Número do processo 1428773 composto por 30 páginas.

P- Inventário Valorado Locomotiva, Equipamentos, Ferramentas, Moldes - PDF: MD_PESQ_DOCUMENTO_CONSULTA_EXTERNA.PHP; documento de 30/10/2009 - data de registro 29/08/2019 - Número do processo 1428830 composto por 63 páginas.

APÊNDICES

APÊNDICE A – ACERVO

Bem Móvel: Locomotiva a vapor nº10	Quantidade: 01	Nº do registro 124
Bem Móvel: Vagoneta nº 13	Quantidade: 01	Nº do registro 125
Bem Móvel: Locomotiva a vapor nº209	Quantidade: 01	Nº do registro 126
Bem Móvel: Banco com quatro faces	Quantidade: 01	Nº do registro 575
Bem Móvel: Banco	Quantidade: 02	Nº do registro 574
Bem Móvel: Fogão	Quantidade: 01	Nº do registro 22? ³⁹
Bem Móvel: Caixa de cozinha	Quantidade: 01	Nº de registro: 22?
Bem Móvel: Cardápio	Quantidade: 01	Nº de registro: 467
Bem Móvel: Vaso sanitário	Quantidade: 01	Nº de registro: 225
Bem Móvel: Vaso sanitário	Quantidade: 01	Nº de registro: 22?
Bem Móvel: Vaso sanitário	Quantidade: 01	Nº de registro: 249
Bem Móvel: Vaso sanitário	Quantidade: 01	Nº de registro: 499
Bem Móvel: Urinol	Quantidade: 01	Nº de registro: 539
Bem Móvel: Urinol	Quantidade: 01	Nº de registro: 532
Bem Móvel: Botão pequeno	Quantidade: 138	Nº de registro: 421
Bem Móvel: Botão grande	Quantidade: 146	Nº de registro: 422
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº de registro: 4?
Bem Móvel: Madeira torneada	Quantidade: 01	Nº de registro: 401
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº de registro: 42?
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro 571

³⁹ Não é possível afirmar o número de registro na ficha de inspeção, pois o material escaneado e disponibilizado pelo IPHAN em alguns trechos apresenta dificuldade de leitura.

Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro 570
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº do registro 182
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº do registro 183
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº do registro 114
Bem Móvel: Mesa	Quantidade: 01	Nº do registro 34?
Bem Móvel: Mesa	Quantidade: 01	Nº de registro: 34?
Bem Móvel: Cardápio de apoio	Quantidade: 01	Nº de registro: 069
Bem Móvel: Mesa de centro	Quantidade: 01	Nº de registro: 012
Bem Móvel: Sofá	Quantidade: 01	Nº de registro: 013
Bem Móvel: Sofá	Quantidade: 01	Nº de registro: 01?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 085
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 080
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 086
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 188
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 088
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 045
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 072
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 04?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro 087
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro 091
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro 186
Bem Móvel: Cadeira giratória	Quantidade: 01	Nº do registro 342
Bem Móvel: Cadeira giratória	Quantidade: 01	Nº do registro 569
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro 070
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 425

Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 109
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 424
Bem Móvel: Banco (cinco lugares)	Quantidade: 01	Nº de registro: 427
Bem Móvel: Banco (quatro lugares)	Quantidade: 01	Nº de registro: 110
Bem Móvel: Banco de madeira (dois lugares)	Quantidade: 01	Nº de registro: 092
Bem Móvel: Banco (três lugares)	Quantidade: 01	Nº do registro: 111
Bem Móvel: Banco (quatro lugares)	Quantidade: 01	Nº do registro: 112
Bem Móvel: Banco	Quantidade: 01	Nº do registro: 117
Bem Móvel: Banco	Quantidade: 01	Nº do registro: 116
Bem Móvel: Banco	Quantidade: 01	Nº de registro: 132
Bem Móvel: Catraca	Quantidade: 01	Nº de registro: 140
Bem Móvel: Catraca	Quantidade: 01	Nº de registro: 141
Bem Móvel: Grade	Quantidade: 01	Nº de registro: 142
Bem Móvel: Grade	Quantidade: 01	Nº de registro: 143
Bem Móvel: Grade	Quantidade: 01	Nº do registro: 144
Bem Móvel: Bilheteria	Quantidade: 01	Nº do registro: 167
Bem Móvel: Bilheteria	Quantidade: 01	Nº do registro: 168
Bem Móvel: Bilheteria	Quantidade: 01	Nº do registro: 169
Bem Móvel: Bilheteria	Quantidade: 01	Nº de registro: 170
Bem Móvel: Bilheteria	Quantidade: 01	Nº de registro: 171
Bem Móvel: Bilheteria	Quantidade: 01	Nº de registro: 172
Bem Móvel: Bilheteria	Quantidade: 01	Nº de registro: 173
Bem Móvel: Carimbador de bilhetes	Quantidade: 01	Nº de registro: 244
Bem Móvel: Carimbador de bilhetes	Quantidade: 01	Nº de registro: 245
Bem Móvel: Carimbador de bilhetes	Quantidade: 01	Nº de registro: 246

Bem Móvel: Carimbador de bilhetes	Quantidade: 01	Nº de registro: 247
Bem Móvel: Carimbador de bilhetes	Quantidade: 01	Nº de registro: 248
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº de registro: 340
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº de registro: 380
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº de registro: 381
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº de registro: 382
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº de registro: 383
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº de registro: 384
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº do registro: 385
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº do registro: 386
Bem Móvel: Carimbador de bilhete	Quantidade: 01	Nº do registro: 387
Bem Móvel: Ataff	Quantidade: 01	Nº do registro: 133
Bem Móvel: Ataff	Quantidade: 01	Nº do registro: 134
Bem Móvel: Ataff	Quantidade: 01	Nº de registro: 135
Bem Móvel: Ataff	Quantidade: 01	Nº de registro: 136
Bem Móvel: Ataff	Quantidade: 01	Nº de registro: 137
Bem Móvel: Ataff	Quantidade: 01	Nº de registro: 138
Bem Móvel: Donzela	Quantidade: 13	Nº de registro: 325
Bem Móvel: Lustre	Quantidade: 01	Nº de registro: 375
Bem Móvel: Fragmento de luminária	Quantidade: 01	Nº de registro: 538
Bem Móvel: Campainha	Quantidade: 01	Nº de registro: 258
Bem Móvel: Caixa de telefonia	Quantidade: 01	Nº de registro: 194
Bem Móvel: Ventilador	Quantidade: 01	Nº de registro: 430
Bem Móvel: Ventilador	Quantidade: 01	Nº de registro: 149
Bem Móvel: Ventilador	Quantidade: 01	Nº de registro: 195

Bem Móvel: Ventilador	Quantidade: 01	Nº do registro: 197
Bem Móvel: Ventilador	Quantidade: 01	Nº do registro: 198
Bem Móvel: Ventilador	Quantidade: 01	Nº do registro: 199
Bem Móvel: Balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 391
Bem Móvel: Balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 139
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 274
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 13	Nº de registro: 275
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 276
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 277
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 278
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 279
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 280
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 281
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº de registro: 282
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 283
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 284
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 285
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 286
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 287
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 288
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 289
Bem Móvel: Peso de balança	Quantidade: 01	Nº do registro: 290
Bem Móvel: Trena	Quantidade: 01	Nº de registro: 545
Bem Móvel: Relógio de vigia	Quantidade: 01	Nº de registro: 547
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 05?

Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: ?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 07?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: ?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 05?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 05?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 05?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 02?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 02?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 017
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 0?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 01?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 016
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 010
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 009
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 05
Bem Móvel: Tripé	Quantidade: 01	Nº de registro: 193
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 023
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 0?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: ?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 01?
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 01
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 054
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 185
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 189
Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 190

Bem Móvel: Cadeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 187
Bem Móvel: Miniatura de locomotiva a vapor com vagão	Quantidade: 01	Nº de registro: 0?
Bem Móvel: Miniatura de locomotiva a diesel com vagão	Quantidade: 01	Nº de registro: 047
Bem Móvel: Miniatura de vagão tanque	Quantidade: 01	Nº de registro: 0?
Bem Móvel: Bigorna (escultura)	Quantidade: 01	Nº de registro: 040
Bem Móvel: Escultura	Quantidade: 01	Nº de registro: 034
Bem Móvel: Palmatória	Quantidade: 01	Nº de registro: 104
Bem Móvel: Flamula da RFFA	Quantidade: 01	Nº de registro: 106
Bem Móvel: Cinzeiro	Quantidade: 01	Nº de registro: 205
Bem Móvel: Tinteiro	Quantidade: 01	Nº de registro: 229
Bem Móvel: Tinteiro	Quantidade: 04	Nº de registro: 459
Bem Móvel: Tinteiro	Quantidade: 01	Nº do registro: 185
Bem Móvel: Tinteiro	Quantidade: 02	Nº do registro: 322
Bem Móvel: Tinteiro	Quantidade: 02	Nº do registro: 323
Bem Móvel: Tinteiro	Quantidade: 01	Nº do registro: 324
Bem Móvel: Par de aparadores de livros	Quantidade: 02	Nº de registro: 566
Bem Móvel: Campainha	Quantidade: 01	Nº do registro: 093
Bem Móvel: Peso para papel	Quantidade: 01	Nº do registro: 099
Bem Móvel: Peso para papel	Quantidade: 01	Nº do registro: 120
Bem Móvel: Peso para papel	Quantidade: 01	Nº do registro: 177
Bem Móvel: Peso para papel	Quantidade: 01	Nº de registro: 18?
Bem Móvel: Marcador de data	Quantidade: 01	Nº de registro: 179
Bem Móvel: Marcador de data	Quantidade: 01	Nº de registro: ?

Bem Móvel: Grampeador	Quantidade: 01	Nº de registro: 264
Bem Móvel: Perfurador de papel	Quantidade: 01	Nº de registro: 175
Bem Móvel: Furador de papel	Quantidade: 01	Nº de registro: 176
Bem Móvel: Cantoneiras	Quantidade: 02	Nº de registro: 273
Bem Móvel: Máquina fotográfica	Quantidade: 01	Nº de registro: 096
Bem Móvel: Máquina de escrever	Quantidade: 01	Nº de registro: 455
Bem Móvel: Máquina de escrever	Quantidade: 01	Nº de registro: 567
Bem Móvel: Máquina de escrever	Quantidade: 01	Nº do registro: 208
Bem Móvel: Máquina de calcular	Quantidade: 01	Nº do registro: 496
Bem Móvel: Máquina de calcular	Quantidade: 01	Nº do registro: 118
Bem Móvel: Telefones	Quantidade: 04	Nº do registro: 108
Bem Móvel: Telefone	Quantidade: 01	Nº do registro: 107
Bem Móvel: Cofre	Quantidade: 01	Nº do registro: 128
Bem Móvel: Cofre	Quantidade: 01	Nº do registro: 130
Bem Móvel: Cofre	Quantidade: 01	Nº do registro: 129
Bem Móvel: Cofre	Quantidade: 01	Nº de registro: 071
Bem Móvel: Cofre	Quantidade: 01	Nº de registro: 033
Bem Móvel: Mimeógrafo	Quantidade: 01	Nº de registro: 568
Bem Móvel: Aparelho de topografia	Quantidade: 01	Nº de registro: 192
Bem Móvel: Máquina de cópia heliográfica	Quantidade: 01	Nº de registro: 565
Bem Móvel: Pintura	Quantidade: 01	Nº de registro: 103
Bem Móvel: Reprodução fotográfica (vista do bairro da Calçada)	Quantidade: 01	Nº de registro: 09?
Bem Móvel: Reprodução fotográfica (cidade baixa)	Quantidade: 01	Nº de registro: 094
Bem Móvel: Reprodução fotográfica	Quantidade: 01	Nº de registro: 095

(remodelação do pátio ferroviário de Juraci)		
Bem Móvel: Reprodução fotográfica	Quantidade: 01	Nº de registro: 423
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº de registro: 34?
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº do registro: 34?
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº do registro: 349
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº do registro: 35?
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº do registro: 35?
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº do registro: 35
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº do registro: 353
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº do registro: 354
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº de registro: 355
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº de registro: 356
Bem Móvel: Tela	Quantidade: 01	Nº de registro: 357
Bem Móvel: Imagem de Nossa Senhora	Quantidade: 01	Nº de registro: 115
Bem Móvel: Livro – Plantas da Estrada de Ferro do São Francisco – ano de 1900.	Quantidade: 01	Nº de registro: 035
Bem Móvel: Livro – Inspectoria Federal das Estradas de Ferro - Petrolina-Therezinha.	Quantidade: 01	Nº de registro: 036
Bem Móvel: Livro – Atlas Universal.	Quantidade: 01	Nº de registro: 037
Bem Móvel: Álbum fotográfico montado em 1999 com cinquenta e uma fotos.	Quantidade: 01	Nº de registro: 102
Bem Móvel: Álbum de fotografia (noventa e nove fotos)	Quantidade: 01	Nº de registro: 460
Bem Móvel: Álbum de fotografia	Quantidade: 01	Nº de registro: 461

(noventa e sete fotos)		
Bem Móvel: Álbum de fotografia (trinta e cinco fotos)	Quantidade: 01	Nº de registro: 462
Bem Móvel: Álbum de fotografia (cinquenta e três fotos)	Quantidade: 01	Nº do registro: 463
Bem Móvel: Álbum de fotografia (quarenta e quatro)	Quantidade: 01	Nº do registro: 464
Bem Móvel: Álbum de fotografia (cinquenta e sete fotos)	Quantidade: 01	Nº do registro: 465
Bem Móvel: Álbum de fotografia (quarenta fotos)	Quantidade: 01	Nº do registro: 466
Bem Móvel: Terrina	Quantidade: 02	Nº do registro: 291
Bem Móvel: Sopeira	Quantidade: 01	Nº do registro: 292
Bem Móvel: Bule	Quantidade: 01	Nº do registro: 293
Bem Móvel: Molheira com base (prato)	Quantidade: 01	Nº do registro: 294
Bem Móvel: Bule com tampa	Quantidade: 01	Nº do registro: 295
Bem Móvel: Bule com tampa	Quantidade: 01	Nº do registro: 296
Bem Móvel: Bule com tampa	Quantidade: 01	Nº do registro: 297
Bem Móvel: Pires	Quantidade: 02	Nº do registro: 298
Bem Móvel: Pires	Quantidade: 01	Nº do registro: 299
Bem Móvel: Prato de sopa	Quantidade: 06	Nº do registro: 300
Bem Móvel: Xícara de café com pires	Quantidade: 02	Nº do registro: 301
Bem Móvel: Pires	Quantidade: 03	Nº do registro: 302
Bem Móvel: Travessa de louça	Quantidade: 01	Nº do registro: 303
Bem Móvel: Sopeira com tampa	Quantidade: 01	Nº do registro: 304
Bem Móvel: Prato raso	Quantidade: 01	Nº do registro: 305
Bem Móvel: Prato de bolo	Quantidade: 01	Nº do registro: 306

Bem Móvel: Pires	Quantidade: 01	Nº do registro: 307
Bem Móvel: Pires	Quantidade: 01	Nº do registro: 308
Bem Móvel: Prato de sobremesa	Quantidade: 02	Nº do registro: 309
Bem Móvel: Prato de bolo	Quantidade: 01	Nº do registro: 310
Bem Móvel: Prato raso	Quantidade: 07	Nº do registro: 311
Bem Móvel: Prato raso	Quantidade: 06	Nº do registro: 312
Bem Móvel: Pires	Quantidade: 03	Nº do registro: 313
Bem Móvel: Terrina	Quantidade: 01	Nº do registro: 314
Bem Móvel: Molheira com base	Quantidade: 01	Nº do registro: 315
Bem Móvel: Terrina pequena	Quantidade: 08	Nº do registro: 316
Bem Móvel: Xícara	Quantidade: 04	Nº do registro: 317
Bem Móvel: Pires	Quantidade: 01	Nº do registro: 318
Bem Móvel: Xícara de café (uma) com pires (três)	Quantidade: 01	Nº do registro: 319
Bem Móvel: Pires	Quantidade: 04	Nº do registro: 320
Bem Móvel: Pires	Quantidade: 01	Nº do registro: 321
Bem Móvel: Licoreira	Quantidade: 01	Nº do registro: 326
Bem Móvel: Taça	Quantidade: 01	Nº do registro: 327
Bem Móvel: Taça	Quantidade: 01	Nº do registro: 328
Bem Móvel: Tacinha	Quantidade: 01	Nº do registro: 329
Bem Móvel: Tacinha	Quantidade: 01	Nº do registro: 330
Bem Móvel: Tulipa	Quantidade: 08	Nº do registro: 331
Bem Móvel: Copo de caipirinha	Quantidade: 03	Nº do registro: 332
Bem Móvel: Copo de uísque	Quantidade: 05	Nº do registro: 333
Bem Móvel: Copo de água	Quantidade: 06	Nº do registro: 334
Bem Móvel: Tigela	Quantidade: 11	Nº do registro: 405

Bem Móvel: Tigela	Quantidade: 11	Nº do registro: 406
Bem Móvel: Tigela	Quantidade: 13	Nº do registro: 407
Bem Móvel: Travessa	Quantidade: 01	Nº do registro: 408
Bem Móvel: Travessa	Quantidade: 33	Nº do registro: 409
Bem Móvel: Xícara	Quantidade: 01	Nº do registro: 410
Bem Móvel: Terrina	Quantidade: 10	Nº do registro: 411
Bem Móvel: Terrina	Quantidade: 38	Nº do registro: 412
Bem Móvel: Prato raso	Quantidade: 134	Nº do registro: 413
Bem Móvel: Prato fundo	Quantidade: 18	Nº do registro: 414
Bem Móvel: Tigela	Quantidade: 23	Nº do registro: 415
Bem Móvel: Tigela	Quantidade: 06	Nº do registro: 416
Bem Móvel: Tigela	Quantidade: 76	Nº do registro: 417
Bem Móvel: Faca	Quantidade: 12	Nº do registro: 418
Bem Móvel: Garfo	Quantidade: 04	Nº do registro: 419
Bem Móvel: Garfo	Quantidade: 01	Nº do registro: 420
Bem Móvel: Bule	Quantidade: 01	Nº do registro: 498
Bem Móvel: Bule	Quantidade: 01	Nº do registro: 534
Bem Móvel: Bandeja	Quantidade: 01	Nº do registro: 505
Bem Móvel: Bandeja	Quantidade: 01	Nº do registro: 506
Bem Móvel: Bandeja	Quantidade: 01	Nº do registro: 507
Bem Móvel: Bandeja	Quantidade: 01	Nº do registro: 508
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro: 083
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro: 002
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro: 00?
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro: 0?

Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro: 0?
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro: 021
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro: 0?
Bem Móvel: Armário	Quantidade: 01	Nº do registro: 0?
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº de registro: 044
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº de registro: 003
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº de registro: 065
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº de registro: 077
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº de registro: 082
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº de registro: 0?
Bem Móvel: Escrivaninha	Quantidade: 01	Nº de registro: 008
Bem Móvel: Mesa de apoio	Quantidade: 01	Nº de registro: 005
Bem Móvel: Mesa de apoio	Quantidade: 01	Nº de registro: 078
Bem Móvel: Mesa de apoio	Quantidade: 01	Nº de registro: 068
Bem Móvel: Mesa de apoio	Quantidade: 01	Nº de registro: 022
Bem Móvel: Mesa de apoio	Quantidade: 01	Nº de registro: 084
Bem Móvel: Mesa de apoio	Quantidade: 01	Nº de registro: 006
Bem Móvel: Mesa de centro	Quantidade: 01	Nº de registro: 007
Bem Móvel: Mesa	Quantidade: 01	Nº de registro: 004
Bem Móvel: Mesa	Quantidade: 01	Nº de registro: 026
Bem Móvel: Mesa	Quantidade: 01	Nº de registro: 025
Bem Móvel: Mesa expositora	Quantidade: 01	Nº de registro: 127
Bem Móvel: Lustre	Quantidade: 01	Nº de registro: 097
Bem Móvel: Lustre	Quantidade: 01	Nº de registro: 060
Bem Móvel: Lustre	Quantidade: 01	Nº de registro: 0?

Bem Móvel: Mastro com bandeiras do Brasil e da RFFSA	Quantidade: 02	Nº de registro: 105
Bem Móvel: Balaústre	Quantidade: 01	Nº de registro: 113
Bem Móvel: Lixeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 081
Bem Móvel: Lixeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 059
Bem Móvel: Lixeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 123
Bem Móvel: Lixeira	Quantidade: 01	Nº de registro: 101
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 028
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 34?
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 34?
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 34?
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 180
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 06?
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 432
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 442
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 443
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 441
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 445
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 06?
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 090
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 454
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 119
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 390
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 396
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 397
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 431

Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 446
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 437
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 434
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 395
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº do registro: 450
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 449
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 393
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 435
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 438
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 439
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 440
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 209
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 433
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 388
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 389
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 436
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 448
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 451
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 452
Bem Móvel: Relógio (azul)	Quantidade: 01	Nº de registro: 217
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 444
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 210
Bem Móvel: Relógio	Quantidade: 01	Nº de registro: 447
Bem Móvel: Lustre	Quantidade: 01	Nº de registro: 097
Bem Móvel: Lustre	Quantidade: 01	Nº de registro: 060

Bem Móvel: Lustre	Quantidade: 01	Nº de registro: 0?
Bem Móvel: Mastro com bandeiras do Brasil e da RFFSA	Quantidade: 02	Nº de registro: 105
Bem Móvel: Balaústre	Quantidade: 01	Nº de registro: 113
Bem Móvel: Sino de Estação	Quantidade: 01	Nº de registro: 100
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 200
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 201
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 202
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 358
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 359
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 360
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 361
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 362
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 363
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 364
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº de registro: 365
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 366
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 367
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 368
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 369
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 370
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 371
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 372
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 373
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 374
Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 403

Bem Móvel: Sino	Quantidade: 01	Nº do registro: 404
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 079
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 218
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 230
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 488
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 489
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 492
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 493
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 494
Bem Móvel: Telégrafo	Quantidade: 01	Nº do registro: 495
Bem Móvel: Carretel	Quantidade: 01	Nº do registro: 497
Bem Móvel: Nível	Quantidade: 01	Nº do registro: 042
Bem Móvel: Teodolito	Quantidade: 01	Nº do registro: 031
Bem Móvel: Teodolito	Quantidade: 01	Nº do registro: 039
Bem Móvel: Teodolito	Quantidade: 01	Nº do registro: 041
Bem Móvel: Teodolito	Quantidade: 01	Nº do registro: 03?
Bem Móvel: Caixa de Teodolito (vazia)	Quantidade: 01	Nº do registro: 366
Bem Móvel: Caixa de Teodolito (vazia)	Quantidade: 01	Nº do registro: 377
Bem Móvel: Caixa de Teodolito (vazia)	Quantidade: 01	Nº do registro: 338
Bem Móvel: Caixa de Teodolito (vazia)	Quantidade: 01	Nº do registro: 339
Bem Móvel: Teodolito	Quantidade: 01	Nº do registro: 392
Bem Móvel: Teodolito com caixa	Quantidade: 01	Nº do registro: 398
Bem Móvel: Teodolito	Quantidade: 01	Nº do registro: 490
Bem Móvel: Teodolito	Quantidade: 01	Nº do registro: 550
Bem Móvel: Tripé	Quantidade: 01	Nº do registro: 378

Bem Móvel: Tripé	Quantidade: 01	Nº do registro: 379
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 029
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 03?
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 15?
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 468
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 469
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 470
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 471
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 472
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 473
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 474
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 475
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 476
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 477
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 478
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 479
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 480
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 481
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 482
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 483
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 484
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 485
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 486
Bem Móvel: Lanterna	Quantidade: 01	Nº do registro: 487
Bem Móvel: Placa de identificadora de local	Quantidade: 01	Nº do registro: 456

Bem Móvel:Placa IRFA	Quantidade: 01	Nº do registro: 211
Bem Móvel: Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 529
Bem Móvel:Placa de estação	Quantidade: 01	Nº do registro: 559
Bem Móvel:Placa de estação	Quantidade: 01	Nº do registro: 561
Bem Móvel:Placa de estação	Quantidade: 01	Nº do registro: 564
Bem Móvel:Placa de identificadora de local	Quantidade: 01	Nº do registro: 555
Bem Móvel:Placa de estação (mármore)	Quantidade: 01	Nº do registro:402
Bem Móvel: Placa comemorativa	Quantidade: 01	Nº do registro: 560
Bem Móvel:Placa da Estação de Feira de Santana 15/12/1958	Quantidade: 01	Nº do registro: 131
Bem Móvel:Placa de mármore	Quantidade: 01	Nº do registro: 219
Bem Móvel:Placa de mármore	Quantidade: 01	Nº do registro: 220
Bem Móvel:Placa de identificadora de local	Quantidade: 01	Nº do registro: 255
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 510
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 531
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 556
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 557
Bem Móvel:Placa Metroplitan Vickers	Quantidade: 01	Nº do registro: 335
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 549
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 256
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 458
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 517
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 518
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 519

Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 530
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 514
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 524
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 515
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 516
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 554
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 526
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 528
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 552
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 513
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 558
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 453
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 527
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 512
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 511
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 562
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 501
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 523
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 457
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 521
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 551
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 525
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 509
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 563
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 522

Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 553
Bem Móvel:Placa de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 257
Bem Móvel:Válvula de pressão	Quantidade: 01	Nº do registro: 06?
Bem Móvel:Válvula	Quantidade: 01	Nº do registro: 377
Bem Móvel:Cilindro	Quantidade: 01	Nº do registro: 089
Bem Móvel:Cilindro	Quantidade: 01	Nº do registro: 399
Bem Móvel:Cilindro	Quantidade: 01	Nº do registro: 400
Bem Móvel:Marcador de combustível	Quantidade: 01	Nº do registro: 174
Bem Móvel:Aparelho de medir	Quantidade: 01	Nº do registro:196
Bem Móvel: Medidor elétrico com caixa	Quantidade: 01	Nº do registro: 215
Bem Móvel:Manômetro	Quantidade: 01	Nº do registro: 533
Bem Móvel:Manômetro	Quantidade: 01	Nº do registro: 540
Bem Móvel:Manômetro	Quantidade: 01	Nº do registro: 541
Bem Móvel:Manômetro	Quantidade: 01	Nº do registro: 543
Bem Móvel:Manômetro	Quantidade: 01	Nº do registro: 544
Bem Móvel:Manômetro	Quantidade: 01	Nº do registro: 546
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 394
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 491
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 500
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 502
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 503
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 504
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 504
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 535
Bem Móvel:Anunciador	Quantidade: 01	Nº do registro: 536

Bem Móvel:Gabarito de Curvas	Quantidade: 01	Nº do registro: 038
Bem Móvel:Tijolo	Quantidade: 02	Nº do registro: 122
Bem Móvel:Telha	Quantidade: 02	Nº do registro: 121
Bem Móvel Base para poste	Quantidade: 01	Nº do registro: 148
Bem Móvel: Logotipo em ferro da RFFSA	Quantidade: 01	Nº do registro: 572
Bem Móvel:Logotipo em alumínio - RFFSA	Quantidade: 01	Nº do registro: 573
Bem Móvel:Conjunto de onze(11) placas de patrimônios	Quantidade: 11	Nº do registro: 259
Bem Móvel: Farol de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 145
Bem Móvel Farol	Quantidade: 01	Nº do registro: 203
Bem Móvel:Farol	Quantidade: 01	Nº do registro: 204
Bem Móvel:Farol	Quantidade: 01	Nº do registro: 206
Bem Móvel:Farol	Quantidade: 01	Nº do registro: 207
Bem Móvel:Farol de locomotiva	Quantidade: 01	Nº do registro: 376
Bem Móvel: Bomba	Quantidade: 01	Nº do registro: 216
Bem Móvel: Bomba	Quantidade: 01	Nº do registro: 221
Bem Móvel: Motor com caixa	Quantidade: 01	Nº do registro: 146
Bem Móvel: Caixa de metal	Quantidade: 01	Nº do registro: 159
Bem Móvel: Chave de boca	Quantidade: 01	Nº do registro: 212
Bem Móvel: Chave de boca	Quantidade: 01	Nº do registro: 213
Bem Móvel: Chave de boca	Quantidade: 01	Nº do registro: 214
Bem Móvel: Chave de boca	Quantidade: 01	Nº do registro: 542
Bem Móvel: Mesa	Quantidade: 01	Nº do registro: 184
Bem Móvel: Forma	Quantidade: 01	Nº do registro: 151
Bem Móvel Forma	Quantidade: 01	Nº do registro: 150

Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 14?
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 152
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 153
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 154
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 155
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 156
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 157
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 160
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 161
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 162
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 163
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 164
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 165
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 166
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 224
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 22?
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 2??
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 231
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 232
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 233
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 234
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 23?
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 236
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 237
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 238

Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 239
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 240
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 241
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 242
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 243
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 250
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 251
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 252
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 253
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 254
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 261
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 262
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 263
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 265
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 266
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 267
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 26?
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 269
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 270
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 271
Bem Móvel: Molde	Quantidade: 01	Nº do registro: 272